NOTICE D'UTILISATION DE LA MANOEUVRE

"A191"

AUTINOR

DOCUMENT 02 VERSION 03 DU 24/04/94

0) Caracteristiques de l'équipement. Page 2
1) Comment dialoguer avec la A191. Page 3
2) Le montage mécanique. Page 7
3) Le Cablage Electrique. Page 10
4) Les Cartes Options. Page117
5) Mise sous tension, contrôle des Parametres et des Entrées/Sorties. Page160
6) Annexes:
- Liste des codes de défaut. Page217
- Liste des Paramètres. Page219
- Liste des Entrées/Sorties. Page226
- Schéma bloc A191. Page230
- Emplacement et rôle des fusibles. Page232
- Comment démonter la carte N10. Page233
- Schéma électromécanique. Page234
- Self défense contre les parasites. Page236

7) La mise en Batterie Multiplex. Page244
8) Les Niveaux Rapprochés. Page248
9) L'Ouverture Avant Arrêt. Page249
10) L'Isonivelage Portes Fermées. Page253
11) L'Isonivelage Portes Ouvertes. Page255
12) Raccordement des boutons en Double Services Selectifs. Page258
13) Avant d'appeler l'Assistance Technique ! Page261

Les informations contenues dans ce document sont susceptibles d'être modifiées sans préavis. La société AUTINOR ne saurait être tenue pour responsable des informations erronées, pas plus que des incidents ou dommages qui pourrait en résulter. Ce document est la propriété exclusive de la société AUTINOR. Il ne peut être reproduit par quelque moyen que ce soit, sans son accord écrit préalable.

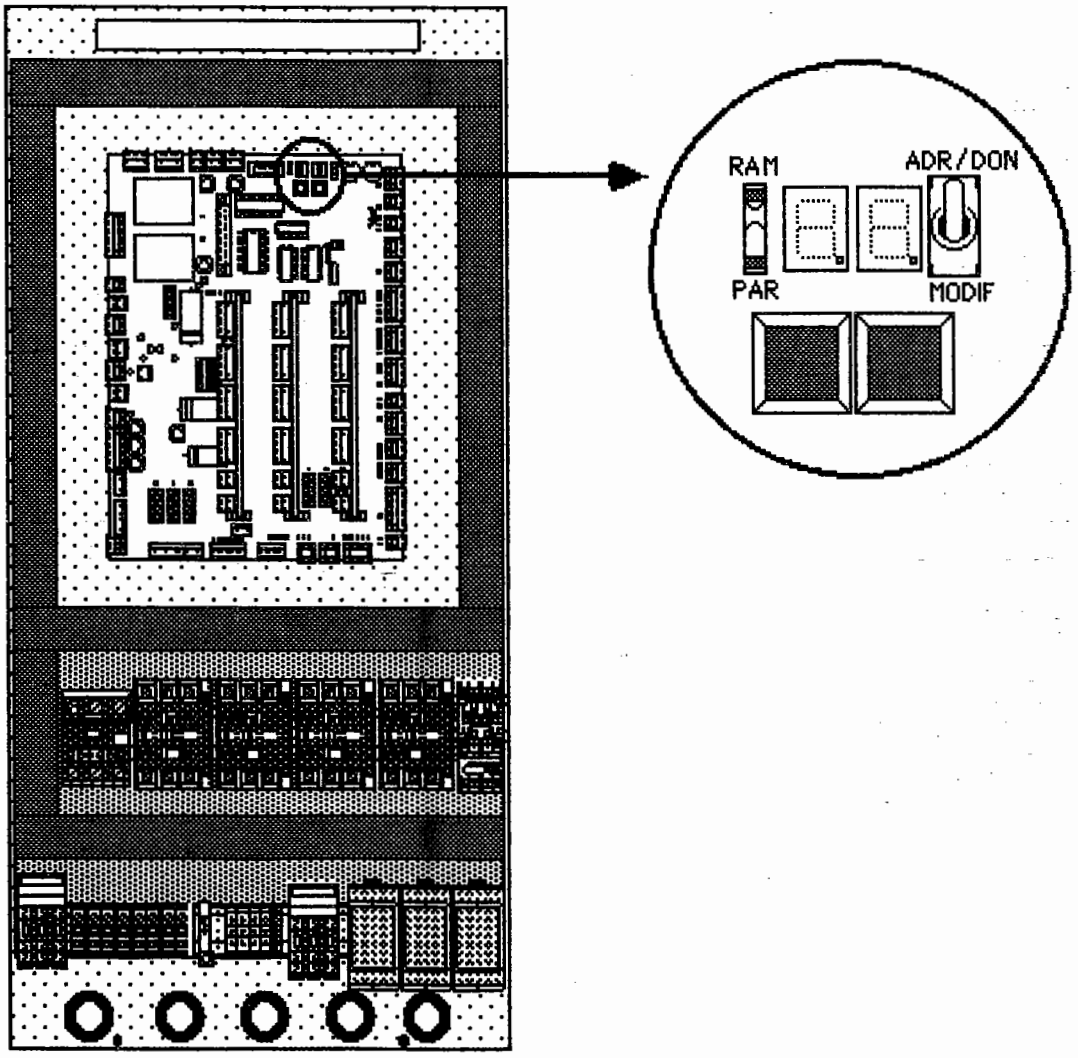
CARACTERISTIQUES DE L'EQUIPEMENT STANDARD

- Manoeuvre type Collective Complète à 24 niveaux.
- 1 ou 2 vitesses calibre D16 à D 63.
- Réseau triphasé 220V-380V.
- Electrofrein et Came 48V/3A.
- Electrofrein et Came 110V ou 190Volts continu par pont redresseur supplémentaire.
- Tension alternative 220V/1,6A disponible.
- Double portes Automatiques sélectives (12 Niveaux max).
- Traitement de la sonde thermique.
- Commande d'un voyant " Hors Service " fixe ou clignotant.
- Commande d'un voyant " Défaut ".
- Manoeuvre d'inspection.
- Manoeuvre de rappel.
- Traitement du thermique de ventilation.
- Contrôle de la tension du RéSEAU (-15% à +20%).
- Autocontrôle du microprocesseur.
- Sortie codée pour indicateur de position (CREP).
- Chargeur de batterie et interphonie.
- Intégrateur de glissement (Antipatinage).
- Contrôle de verrouillage (SCMT).
- Suspension palière.
- Sélecteur incorporé (Capteur modulé type P 202 ou 003).
- Manoeuvre " Pompier " et sa signalisation.
- Traitement de l'information " Complet ".
- Traitement de la " surcharge " et sa signalisation.
- Traitement de la fonction " Priorité Cabine ".
- Traitement de la fonction " Mise Hors Service ".
- Sortie " Gong " par relais. Possibilité de sélectivité par palier.
- Voyant " Occupé " fixe ou clignotant.
- Quittances d'enregistrement Cabines et Palières.
- Indicateur de Position.
- Flèches de sens, Flèches prochain départ, fixes ou clignotantes.
- Suspension de départ.
- Signalisation " Hors Service "," Surcharge " et du " Service Incendie " supérieure à 60 milliampères.
- Commandes OU et FE externes pour pilotage d'onduleur de porte.
- Borniers embrochables.
- Diagnostic résident avec mémorisation des 4 derniers défauts.
- Outil de programmation et de caractérisation incorporé déverrouillable par clef électronique.
- Prise de Maintenance par MINITEL incorporée.
- Mise en multiplex possible.
- Détection de Masse.
- ETC...ETC...ETC...ETC...ETC...ETC.

1) COMMENT DIALOGUER AVEC LA A191.

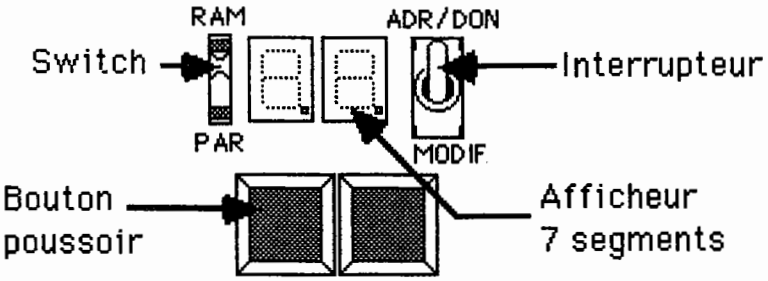
La manoeuvre " **A191** " que vous allez installer a besoin d'un certain nombre d'informations pour être adaptée au site (nombre de niveaux, types de portes, etc.).
La manoeuvre " **A191** " vous permet de vérifier la plupart des raccordements afin de mettre l'installation en service dans les meilleures conditions.
La manoeuvre " **A191** " vous permet de faire un diagnostic lors de défauts de fonctionnement dans la période de maintenance.

Tout ceci est possible grâce à l'outil de communication intégré dans la manoeuvre " A191 " :



Dans les pages qui suivent, nous donnons le mode d'emploi de cet outil très performant. Vous pouvez tout de suite faire connaissance avec ce moyen de communication ou passer directement aux chapitres suivants pour revenir sur le mode d'emploi au moment où nous allons mettre sous tension pour la première fois.
Quelle que soit la méthode de travail que vous adopterez, il est indispensable d'avoir pris connaissance des défauts 39 et 40 avant de mettre sous tension.

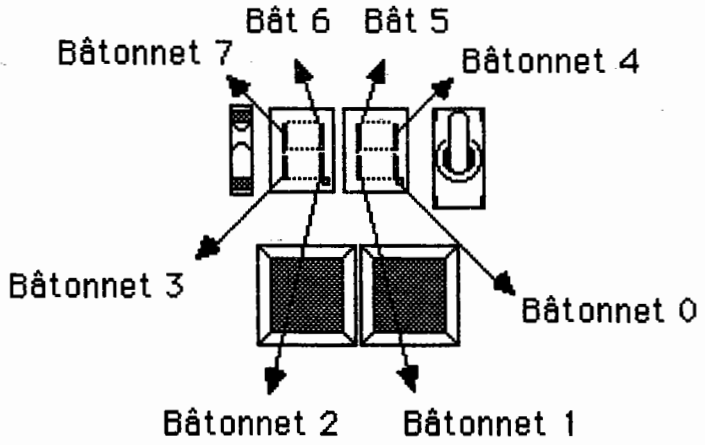
Comme nous l'avons vu, la manoeuvre " **A191** " est équipée d'un outil de communication (que l'on appelle également bloc de diagnostic) constitué de **2** petits afficheurs **7** segments, de **2** boutons poussoirs d'**un** interrupteur et d'un switch.



Le moyen d'échange d'informations est constitué ici par les afficheurs **7** segments appelés aussi "DIGIT". Ces afficheurs visualisent tous les chiffres, quelques lettres ainsi que quelques symboles dont nous commenterons l'utilité progressivement.
Pour éviter toute confusion, voici la représentation des différents caractères et symboles qui peuvent être visualisés par la " **A191** ".

Attention ; ne pas confondre le "6" et le "B"!

Nous allons également utiliser les " segments " verticaux , appelés aussi " **bâtonnets** ", pour visualiser l'état des contacts ou pour préciser des options.



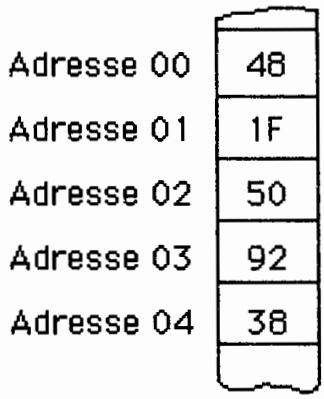
En effet, en sélectionnant une adresse, on pourra voir l'état du contact. On précisera bien sûr à chaque fois le **bâtonnet** qui est concerné. On précisera également si le **bâtonnet** doit être allumé ou éteint selon l'état du contact dont il est l'image.
Pour passer en mode " **batonnets** ", il suffit d'appuyer sur les deux boutons poussoirs simultanément lorsque l'interrupteur est dans la position **ADR/DON** vers le haut puis de relacher. Les adresses s'affichent toujours en chiffres mais les données apparaîtront désormais en " **batonnets** ". Pour revenir en visualisation " **chiffrée** ", il faut refaire la même manipulation.

1.1 Comment lire une information sur la " A191 " ?

Principe:

La " **A191** " tient un grand nombre d'informations à notre disposition . Il n'est évidemment pas possible de les avoir toutes disponibles en même temps. Par conséquent, il faut choisir l'information que l'on veut obtenir et " aller la chercher ". Ces informations sont stockées dans des cases mémoires numérotées. Le numéro d'une case mémoire s'appelle **l'adresse**, et le contenu d'une case mémoire s'appelle **la donnée**.

EXEMPLE :



- La case mémoire dont l'adresse est 00 contient la donnée 48
- La case mémoire dont l'adresse est 01 contient la donnée 1F
- La case mémoire dont l'adresse est 02 contient la donnée 50
- La case mémoire dont l'adresse est 03 contient la donnée 92
- La case mémoire dont l'adresse est 04 contient la donnée 38

on dira plus simplement:

- L'adresse 00 contient 48
- L'adresse 01 contient 1F
- L'adresse 02 contient 50
- L'adresse 03 contient 92
- L'adresse 04 contient 38

La procédure pour lire une information est la suivante :

1 - Trouver son adresse dans la liste fournie.

2 - Vérifier que l'interrupteur est positionné sur **ADR/DON** vers le haut.

3 - Afficher l'adresse sur les **2** digits en appuyant sur le bouton poussoir situé en dessous de l'afficheur à modifier.

- Lorsqu'on fera un peu de pratique dans les chapitres suivants, vous constaterez qu'en effectuant des impulsions sur un bouton poussoir, le chiffre inscrit dans l'afficheur situé juste au dessus augmente de 1 à la fois jusqu'à 9 puis il affiche A , puis b , puis C , puis d , puis E et puis F avant de repasser à 0 puis à 1 etc...

- Il est même possible d'appuyer constamment sur le poussoir pour constater la même chose sauf que les chiffres changent à intervalle régulier (environ 1 seconde) contrairement à tout à l'heure où ils changeaient au rythme des impulsions sur le bouton.

- Vous constaterez également que lorsque vous n'effectuez plus de modification pendant **2** secondes , quelque chose apparaît à la place de l'adresse que vous étiez en train de composer. Ce qui apparaît est tout simplement le contenu ou la " **donnée** " de la case mémoire que vous aviez sélectionnée.

- Si vous souhaitez refaire apparaître l'adresse de la case mémoire dont le contenu est définitivement présent sur l'afficheur (pour être certain que vous étes à la bonne adresse), il suffit d'abaisser l'interrupteur et de le relever dans la foulée. L'adresse réapparaît, suivie **2** secondes plus tard de son contenu.

1.2 Comment modifier une information sur la A191 ?

La procédure pour modifier une information est la suivante :

1 - Trouver son adresse dans la liste fournie.

2 - Sélectionner l'adresse comme précédemment décrit.

3 - Lorsque le contenu est apparu, mettre l'interrupteur vers le bas en position **MODIF**.

4 - Appuyer sur le bouton poussoir situé en dessous de chaque digit pour faire apparaître la valeur que l'on veut mémoriser.

5 - Appuyer sur les deux boutons poussoirs en même temps puis relacher.

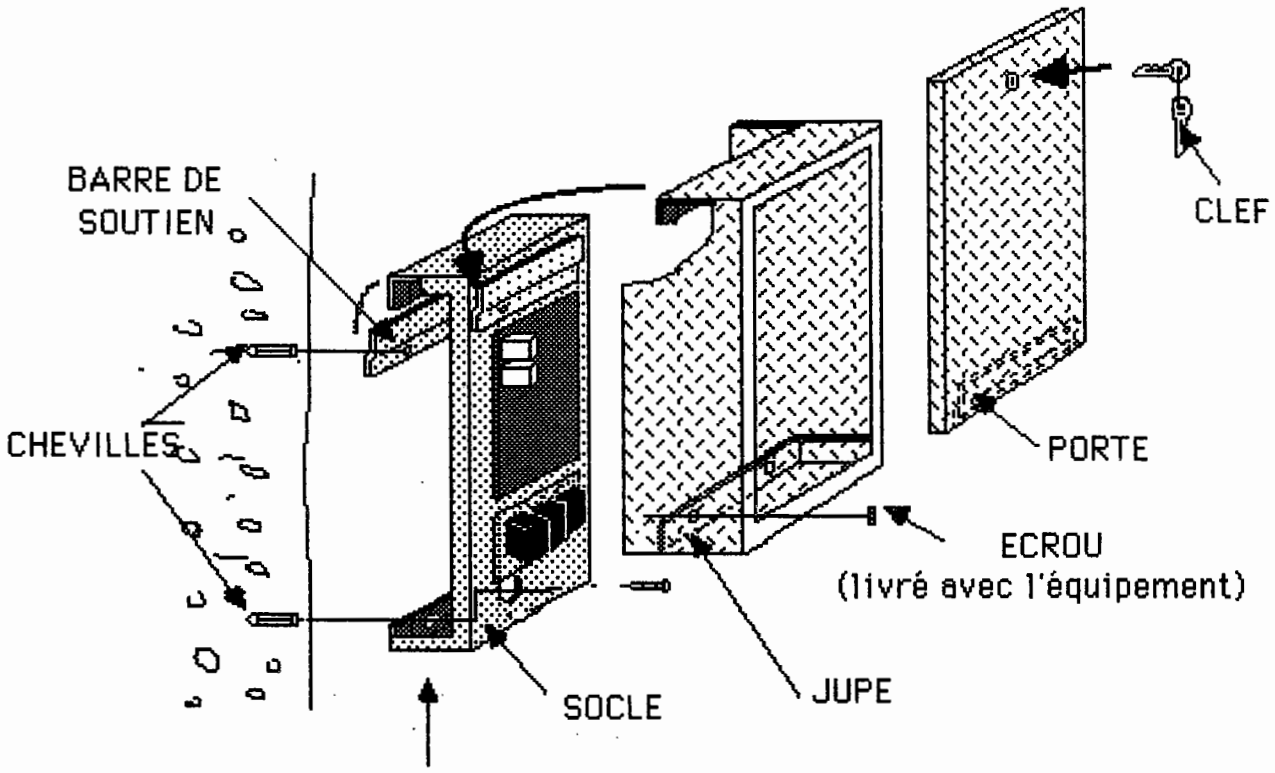
6 - Rebasculer l'interrupteur vers le haut dans la position ADR/DON . L'adresse doit réapparaître suivie, deux secondes plus tard, de son nouveau contenu.

Aprés avoir modifié des paramètres, il est **impératif** de **réinitialiser** la **A191** en coupant puis en remettant l'alimentation de l'équipement. Les nouveaux paramètres seront ainsi bien pris en compte.

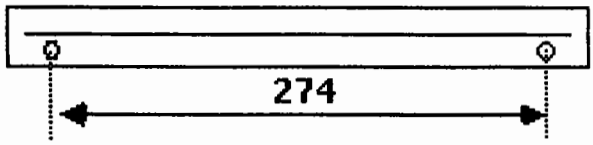
2) LE MONTAGE MECANIQUE

2.1 Montage en machinerie page 07
2.2 Montage sur le toit de cabine page 08
2.3 montage en gaine page 09

2.1 Montage en machinerie



ENTR'AXE DES TROUS DE FIXATION DE LA BARRE DE SOUTIEN



L'armoire se fixe au mur de la machinerie comme décrit ci-dessous:

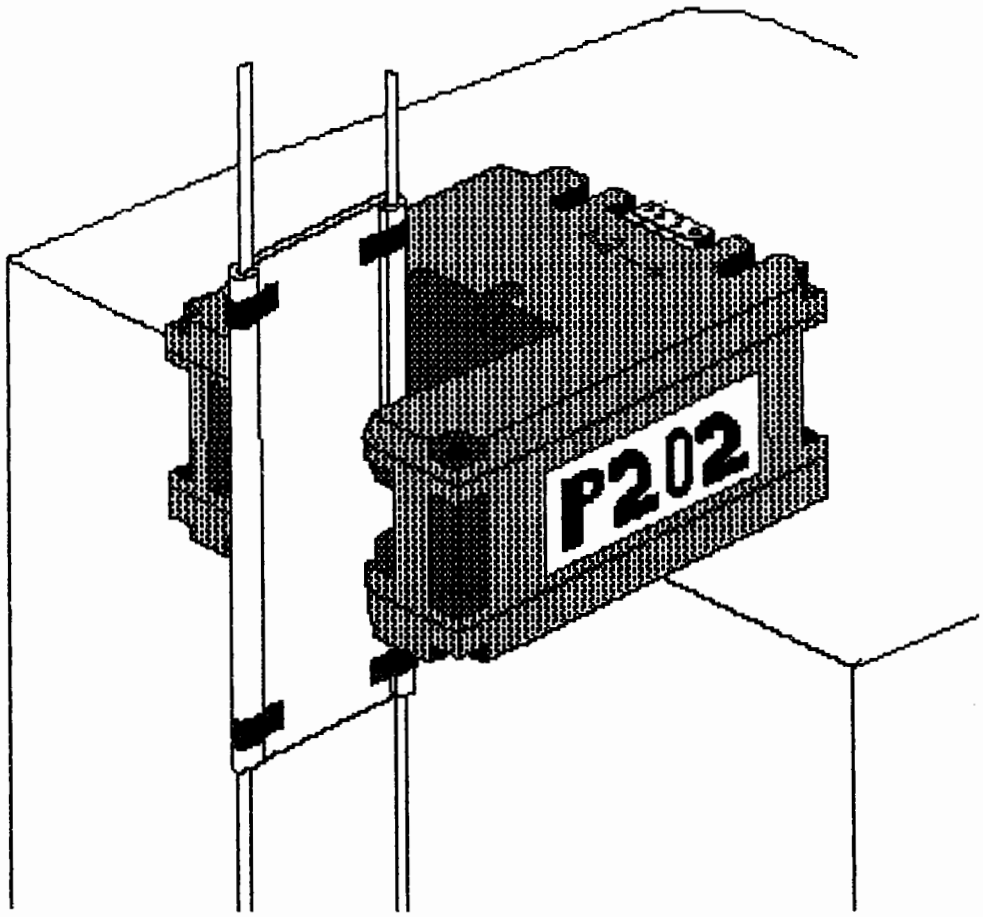
Remarque:

La barre de soutien est montée, pour le transport, sur les goujons prévus pour la fixation de la jupe.

L'entrée des canalisations ou des câbles se fait par le dessous.

2.2 Montage sur le toit de cabine

Dans la version de base, le capteur **P202** est le seul élément à installer sur le toit de cabine. Le capteur muni de ses deux faisceaux optique doit en principe être fixé sur l'étrier de la cabine. Il est néanmoins possible de le fixer directement sur la cabine dans la mesure où celle-ci en est suffisamment solidaire !



On place le bornier de raccordement sur le dessus pour faciliter le câblage et pour positionner les faisceaux A et B dans le bon sens.

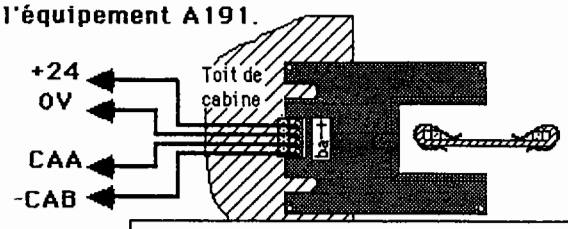
Il faut s'arranger pour que le capteur soit en permanence centré par rapport aux écrans fixés sur la drisse avec des clips lors du déplacement de la cabine, comme représenté plus haut.

On s'arrangera également pour positionner le capteur de telle manière qu'il ne soit pas détruit en cas de déplacement accidentel en fin de course haut ! ! ! ! ! ! ! !

MONTAGE DES ECRANS ET DU CAPTEUR P202.

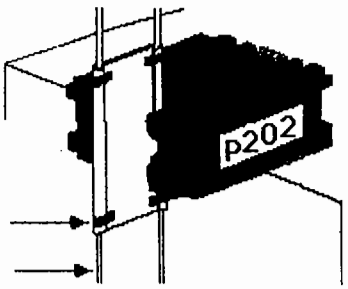
RACCORDEMENT DU CAPTEUR P202.

Bornier KC22 de l'équipement A191.



Il est impératif d'utiliser un capteur ayant la mention P202 ! ! !

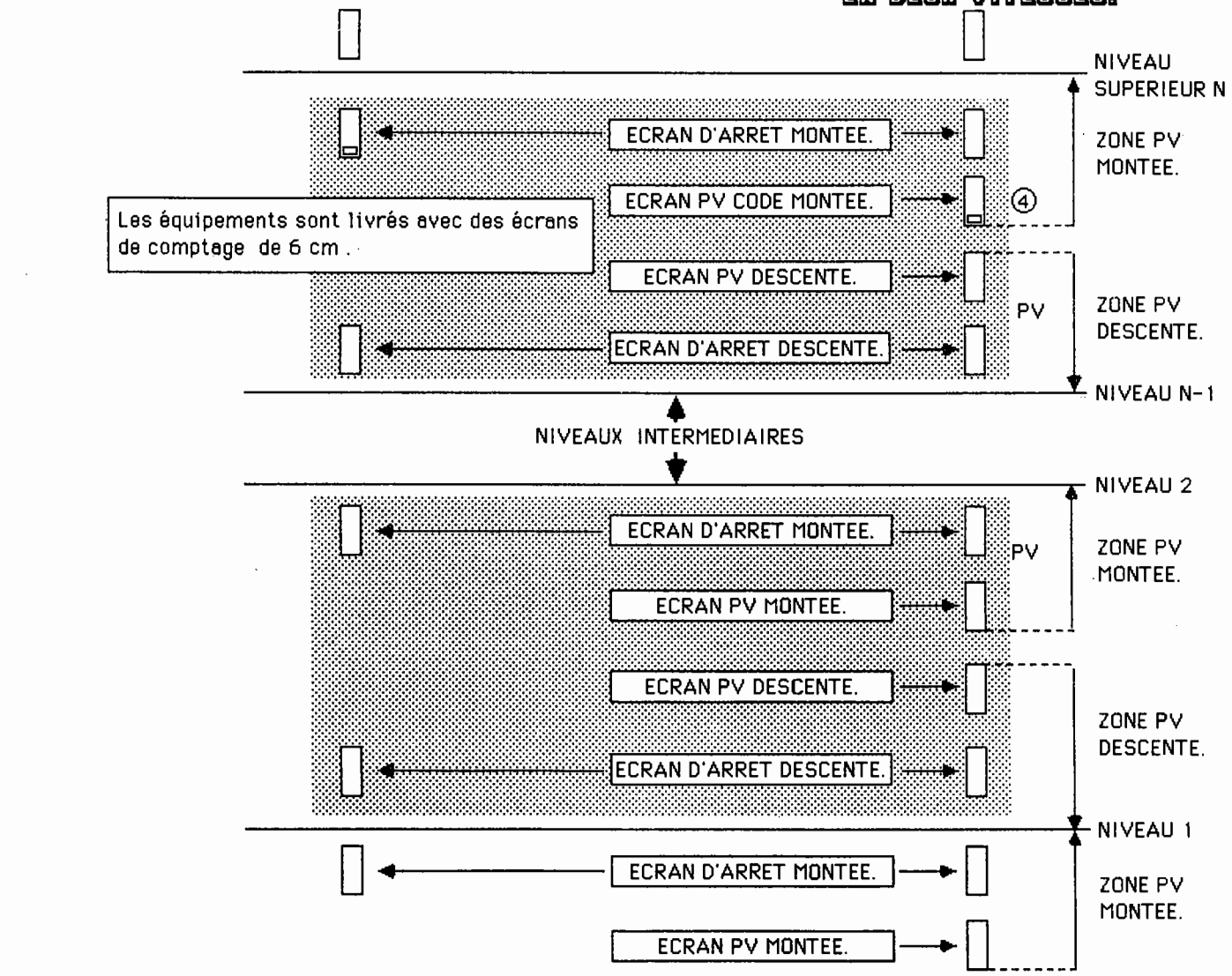
Sauf en cas de niveaux rapprochés ou en cas de Régulation.



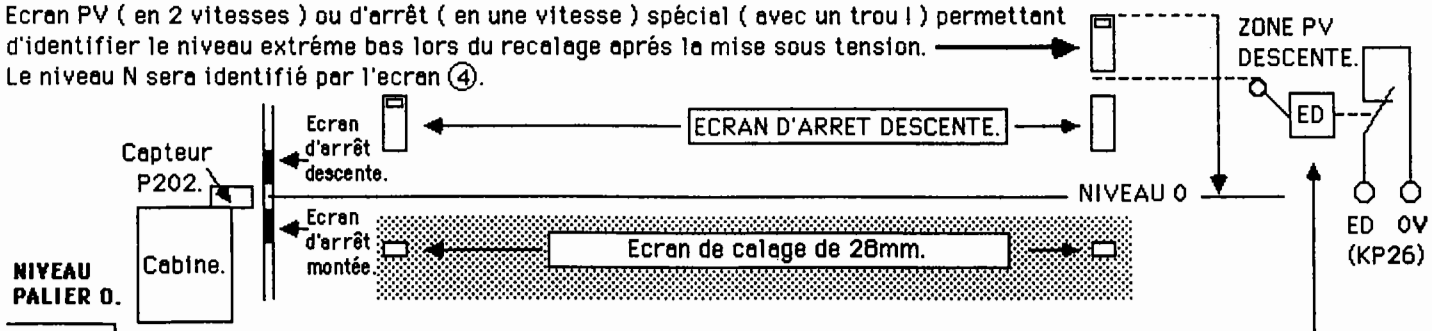
Le +24 et le 0V du connecteur KC22 ne doivent être utilisés que pour l'alimentation du capteur uniquement !

EN UNE VITESSE.

POSITION DES ECRANS EN DEUX VITESSES.



Ecran PV (en 2 vitesses) ou d'arrêt (en une vitesse) spécial (avec un trou !) permettant d'identifier le niveau extrême bas lors du recalage aprés la mise sous tension. Le niveau N sera identifié par l'ecran ④.



Le contact ED n'est pas nécessaire lorsque la reserve en fond de cuvette est suffisamment importante pour travailler avec l'écran de calage de 28 mm.

Le contact ED doit être obligatoirement coupé lorsque l'appareil est au niveau 0.

3) LE CABLAGE ELECTRIQUE

INTRODUCTION sur la vérification des Entrées et des Sorties et l'utilisation du " **mini-bloc** ". **page 12**

3.1 LA LOCALISATION DES BORNIERS DE RACCORDEMENTS. page 14

3.2 LE RACCORDEMENT DE LA CHAINE DE SECURITE. page 15

3 2.1 Le raccordement du premier groupe de contacts entre le " 1S " et le " 6E ". page 17
3.2.2 Le raccordement du deuxième groupe de contacts entre le " 6 " et le " 10 " (Contacts de portes). page 19

3.3 LES RACCORDEMENTS EN MACHINERIE. page 24

3.3.1 Le raccordement de l'alimentation de la manoeuvre page 24
3.3.2 Le moteur de traction. page 26
3.3.3 La sonde Thermique (STH, OV). page 29
3.3.4 La ventilation forcée (TCV, 1S). page 31
3.3.5 Le frein (+fr, -fr). page 34
3.3.6 La manoeuvre de rappel (MAN, GM, GD, OV). page 35
3.3.7 La fonction " Mise Hors Service " (MHS, OV). page 37
3.3.8 La signalisation " Hors Service " (VHS, 24R). page 39
3.3.9 La signalisation " Occupé " (CL, OV). page 40
3.3.10 La signalisation " Défaut " (DEF, 24R). page 42
3.3.11 La fonction " Suspension de Départ " (SUSD, OV). page 43
3.3.12 Le bouton d'alarme et sa batterie (BAL, +12V, OV, B). page 44

3.4 LES RACCORDEMENTS EN GAINE. page 45

3.4.1 Le contact ED (ED, OV). page 45
3.4.2 Le fin de course révision (FREV, OV). page 47

3.5 LES RACCORDEMENTS PALIERS. page 49

3.5.1 Les appels paliers en Blocage (M0, D1 à Dn). page 49
Exemple de raccordement pour un site 22 niveaux.
3.5.2 La signalisation " Occupé " (CL, OV). page 52
3.5.3 Les appels paliers en Collective Descente, sans sous-sol. page 54
Exemple de raccordement pour un site 22 niveaux.
3.5.4 Les appels palier en Collective Descente, avec sous-sols. page 56
Exemple de raccordement pour un 22 niveaux, 2 s/sols
3.5.5 Les appels paliers en Collective Complète. page 61
Exemple de raccordement pour un site 22 niveaux.
3.5.6 Le répétiteur de position au palier (CREP, +5F, OV). page 62
3.5.7 Les flèches de sens (FM, FD, OV). page 63
3.5.8 Les flèches prochain départ (FM, FD, POS0 à POSN). page 64
3.5.9 La fonction " Mise Hors Service " (MHS, OV). page 66
3.5.10 La signalisation " Hors Service " (VHS, 24R). page 68
3.5.11 La manoeuvre " Pompier " (POM, OV ou IPP Interphonie). page 69
3.5.12 La signalisation " Service Incendie " (VPMP, 24R). page 72
3.5.13 La signalisation sonore " GONG " au Palier(GONG, POSN). page 73
3.5.14 Le Répétiteur de Position au Palier (POS0, ...POSN et 24R). page

3.6 LES RACCORDEMENTS " CABINE ". page 75

3.6.1 Le capteur P202 (CAA, CAB, 0V, +24). page 75
3.6.2 La boite d'inspection (INS, GM, GD,0V). page 82
3.6.3 La gestion des portes. page 84
3.6.4 Les envois "cabine" simple ou double service non sélectif. page103
3.6.5 Les quittance d'envois " cabine ". page105
3.6.6 Le répétiteur de position en cabine (CREP, +5F, 0V). page107
3.6.7 Les flèches de sens (FM, FD, 0V). page108
3.6.8 La fonction " complet " (NS, 0V). page109
3.6.9 La fonction " surcharge " (SU, 0V). page110
3.6.10 La signalisation de la surcharge (VSU, RF, 24R). page112
3.6.11 La sortie " Gong " (GONG, 0V). page113
3.6.12 La fonction " Priorité cabine " (PRIC, 0V). page114
3.6.13 La fonction " Mise Hors Service " (MHS, 0V). page115
3.6.14 Le bouton d'alarme et sa batterie (BAL, +12V, 0V, B). page116
3.6.15 Le Répétiteur de Position en Cabine (POSO, ...POSN et 24R). page101

INTRODUCTION sur la vérification des Entrées et des Sorties et l'utilisation du " mini-bloc ".

Tous les raccordements de la A191 peuvent être vérifiés.

En effet, une diode électroluminescente (**LED**) donne l'état de chaque contact relié à la **A191**. Cette " **LED** " se trouve à proximité du bornier où se fait le raccordement.
La " **LED** " est **allumée** lorsque le contact est **fermé**.
La " **LED** " est **éteinte** lorsque le contact est **ouvert**.

Cette visualisation directe de l'état des contacts permet de déceler rapidement une erreur dans le raccordement ou au contraire de le mettre hors de cause.

A l'aide de l'outil de communication, il est également possible de vérifier que la **A191** " **voit** " bien l'information.

En effet, à une **adresse** que l'on vous donne au fur et à mesure, il est possible de voir si l'information à bien été prise en compte.

EXEMPLE: La fonction " **Pompier** ".

Lorsqu'on ne demande pas la fonction " **Pompier** ", le contact entre les bornes **POM** et **0V** doit être **établi** (normalement fermé).
La " **LED** " correspondante est donc **allumée**.

Au moment où on demande la fonction " **Pompier** " en ouvrant le contact **POM-0V**, la " **LED** " **s'éteint**.

En sélectionnant l'adresse **0E**, le bâtonnet **0** nous indique si la **A191** " **voit** " l'état du contact " **Pompier** ".

Le bâtonnet **0** sera **allumé** si la **fonction est demandée**
(à ce moment là, la " **LED** " sur le porteur doit être éteinte).
Le bâtonnet **0** sera **éteint** si la **fonction n'est pas demandée**
(à ce moment là, la " **LED** " sur le porteur doit être allumée).

AUTRE EXEMPLE: La fonction " **Surcharge** ".

Lorsque la " **Surcharge** " n'est pas détectée, le contact entre les bornes **SU** et **0V** doit être **ouvert** (normalement ouvert).
La " **LED** " correspondante est donc **éteinte**.

Au moment où la " **Surcharge** " est détectée par l'intermédiaire du pèse personne dont le contact **établit** la liaison entre les bornes **SU** et **0V**, la " **LED** " **s'allume**.

En sélectionnant l'adresse **0C**, le bâtonnet **7** nous indique si la **A191** " **voit** " l'état du contact " **Surcharge** ".

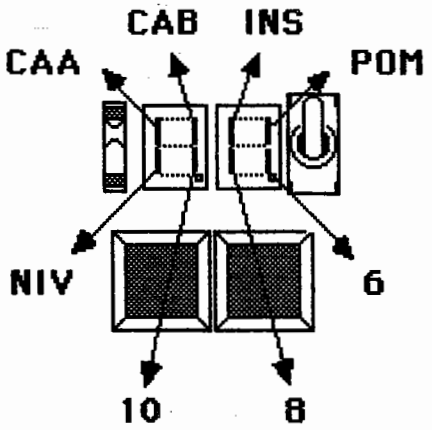
Le bâtonnet **7** sera **allumé** si la **fonction est demandée**
(à ce moment là, la " **LED** " sur le porteur doit être allumée).
Le bâtonnet **7** sera **éteint** si la **fonction n'est pas demandée**
(à ce moment là, la " **LED** " sur le porteur doit être éteinte).
De façon générale, le bâtonnet est **allumé** lorsqu'on **DEMANDE** la fonction.

Au fur et à mesure des raccordements, nous vous indiquons les adresses utiles pour visualiser les entrées mais également les sorties.

La A191 a regroupé dans une adresse un certain nombre d'informations que l'on utilise plus souvent dans le cadre de la maintenance. C'est l'équivalant du " mini-bloc " bien connu des utilisateurs d'armoires AUTINOR.

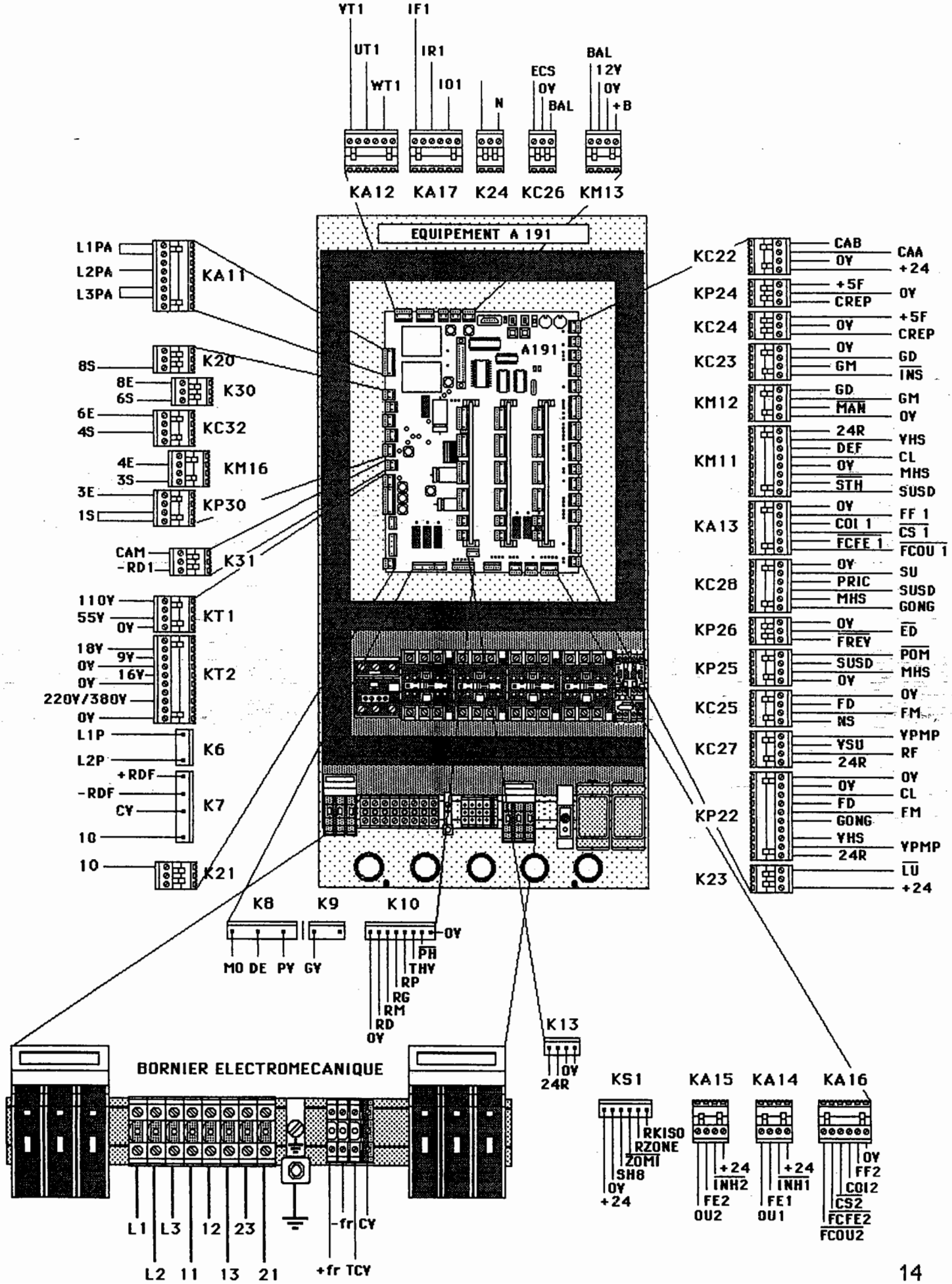
A l'adresse **FF**, on voit:

- L'état du faisceau **A** (**CAA**) du capteur (**Bât 7** allumé si **coupé**).
- L'état du faisceau **B** (**CAB**) du capteur (**Bât 6** allumé si **coupé**).
- Si la **A191** est en "**Inspection** " ou en " **Manoeuvre de Rappel** ", ou non (**Bât 5** allumé si en **INS** ou en **MAN**).
- Si la **A191** est en " **Pompier** " ou non (**Bât 4** allumé si en **POM**).
- Si la **cabine est à niveau** ou non (**Bât 3** allumé fixe **à niveau**).
- Si le " **10** " de la chaine de sécurité est " **bon** " ou non (**Bât 2**).
- Si le " **8** " de la chaine de sécurité est " **bon** " ou non (**Bât 1**).
- Si le " **6** " de la chaine de sécurité est " **bon** " ou non (**Bât 0**).
  Pour l'état du " **10** ", du " **8** " et du " **6** ", le bâtonnet est allumé quand la chaine de sécurité est établie jusque là.



De plus, lorsque la **A191** constate un défaut, elle affiche son code sur les afficheurs en mode clignotant.
Il suffit alors de mettre l'interrupteur vers le bas pour se positionner automatiquement sur le " **mini-bloc** " et regarder les informations décrites plus haut.

3.1 LOCALISATION DES BORNIERS DE RACCORDEMENTS.

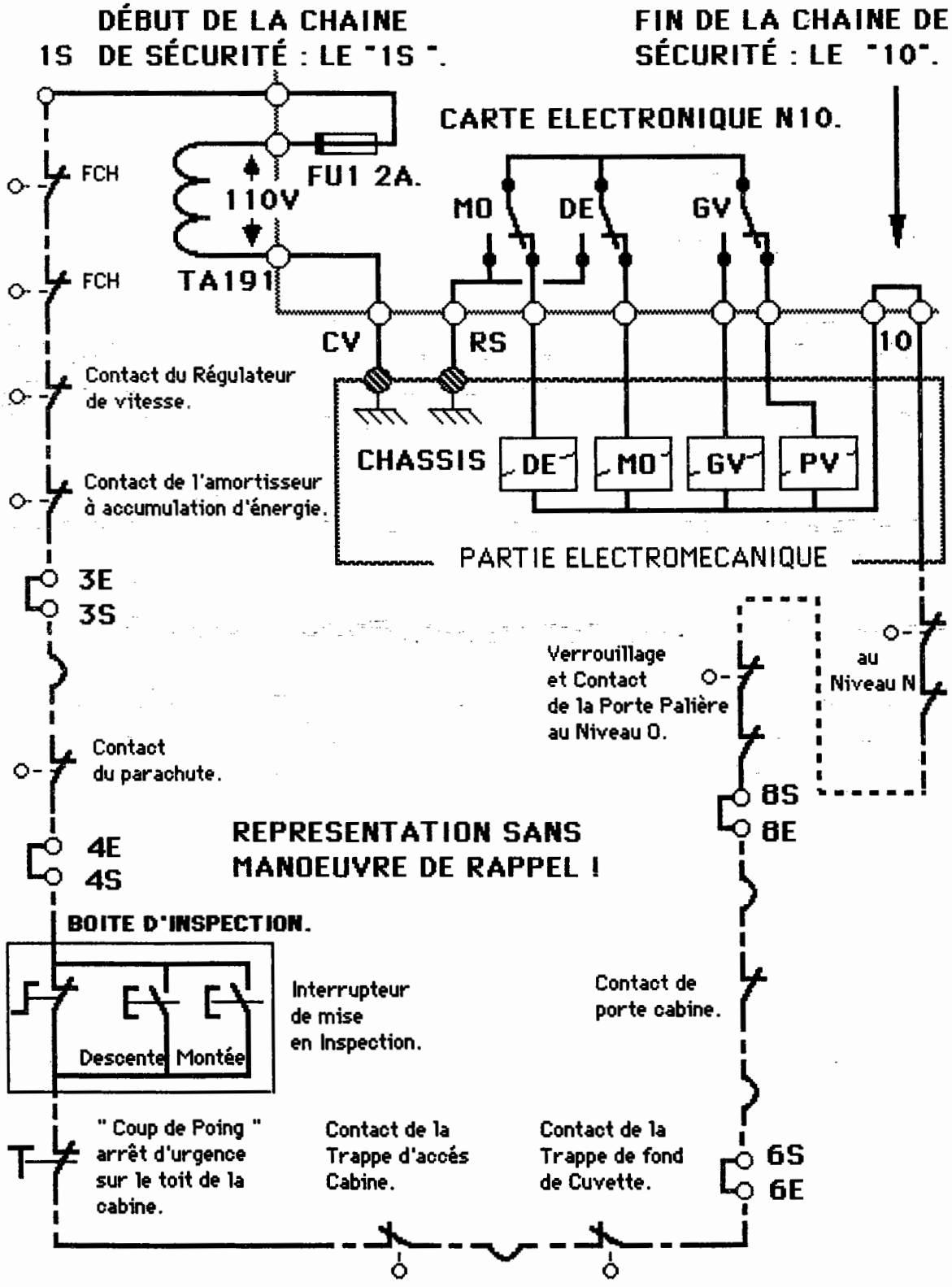


3.2 LE RACCORDEMENT DE LA CHAINE DE SECURITE.

Principe:

La chaîne de sécurité est un ensemble de contacts mis en série.
L'extrémité de cette chaîne constitue le commun des contacteurs de mouvement. Si l'un des contacts mis en série s'ouvre, les contacteurs ne collent plus, empêchant ainsi tout mouvement de la cabine indépendamment de la carte électronique.

Représentation de la chaîne de sécurité.



En **A191**, les contacteurs sont équipés de bobine **110V** alternatif.
Du 110V passe donc dans la chaîne de sécurité.

AUTINOR a baptisé le début de la chaîne de sécurité le "**1s**" et la fin, le "**10**".

Entre le **1s** et le **10**, on répartit les contacts en deux groupes.

Le premier groupe est constitué de contacts qui n'ont pas à s'ouvrir dans le cadre du fonctionnement normal et sans défaut de l'appareil.
Ce sont les fins de courses haut et bas, le contact parachute, les contacts d'inspection et de manoeuvre de rappel, etc .

Ce premier groupe de contacts se situe entre le **1s** et le **6e**.
Le point **6** est " **surveillé** " par la manoeuvre, c'est-à-dire que la **A191** contrôle si le **110V** de la chaîne de sécurité arrive jusque là.

Le deuxiéme groupe est constitué de contacts " **vivants** " qui peuvent s'ouvrir dans le cadre du fonctionnement normal de l'appareil.
Il s'agit bien évidemment des contacts de porte. Ce dernier groupe de contacts s'intercale entre le **6s** et le **10** et plus précisément entre le **6s** et le **8e** puis le **8s** et le **10** en fonction des différents types de portes comme nous le verrons plus loin.

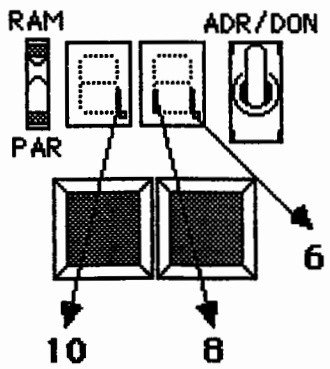
Les états du **8** et du **10** sont également surveillés par la manoeuvre et permettent de vérifier la cohérence des séquences de mouvement des portes.

Visualisation sur le bloc de maintenance incorporé:

A l'adresse **FF**, Les bâtonnets **0**, **1** et **2** nous donnent l'état des sécurités au niveau du " **6** " du " **8** " et du "**10** ".
Le bâtonnet correspondant est **allumé** lorsque la chaîne de sécurité est **établie** jusqu'au point correspondant.
Le bâtonnet est **éteint** dans le cas **contraire**.

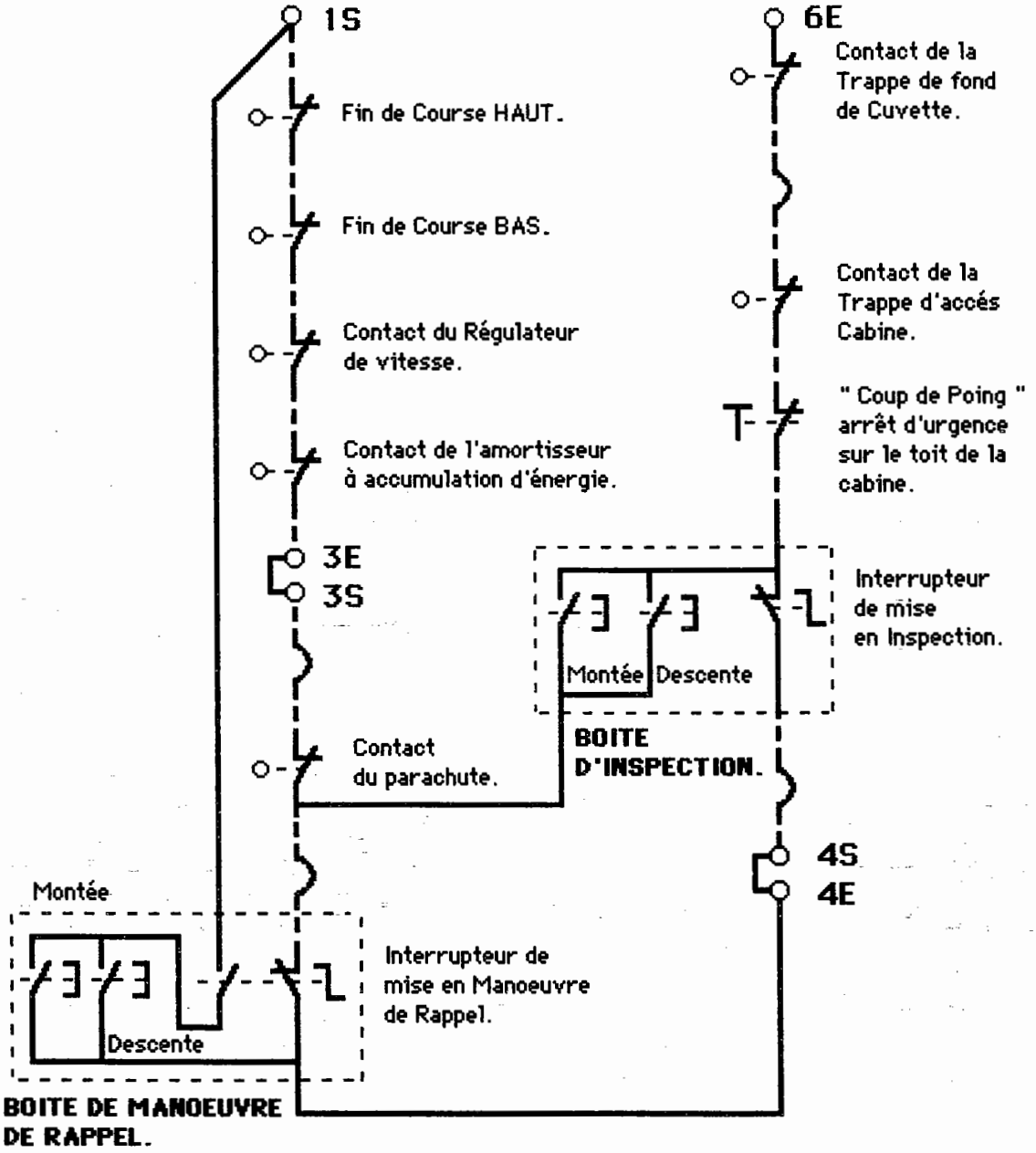
RAM ADRESSE : FF

Bât7	Bât6	Bât5	Bât4
	10	8	6
Bât3	Bât2	Bât1	Bât0



3.2.1 Le raccordement du premier groupe de contacts entre le "1s" et le "6e".

SCHEMA THEORIQUE:



Le **3e** et le **3s** sont schuntés sur la carte électronique de même que le **4e** et **4s** (BORNES RELAIS).

Remarques: Concernant les bornes **3e** et **3s**, **4e** et **4s**:

L'existence et le dédoublement des bornes **3** et **4** dont l'état n'est pas directement surveillé par la manoeuvre ne sont justifiés que pour une meilleur clarté dans les raccordements des sécurités primaires.

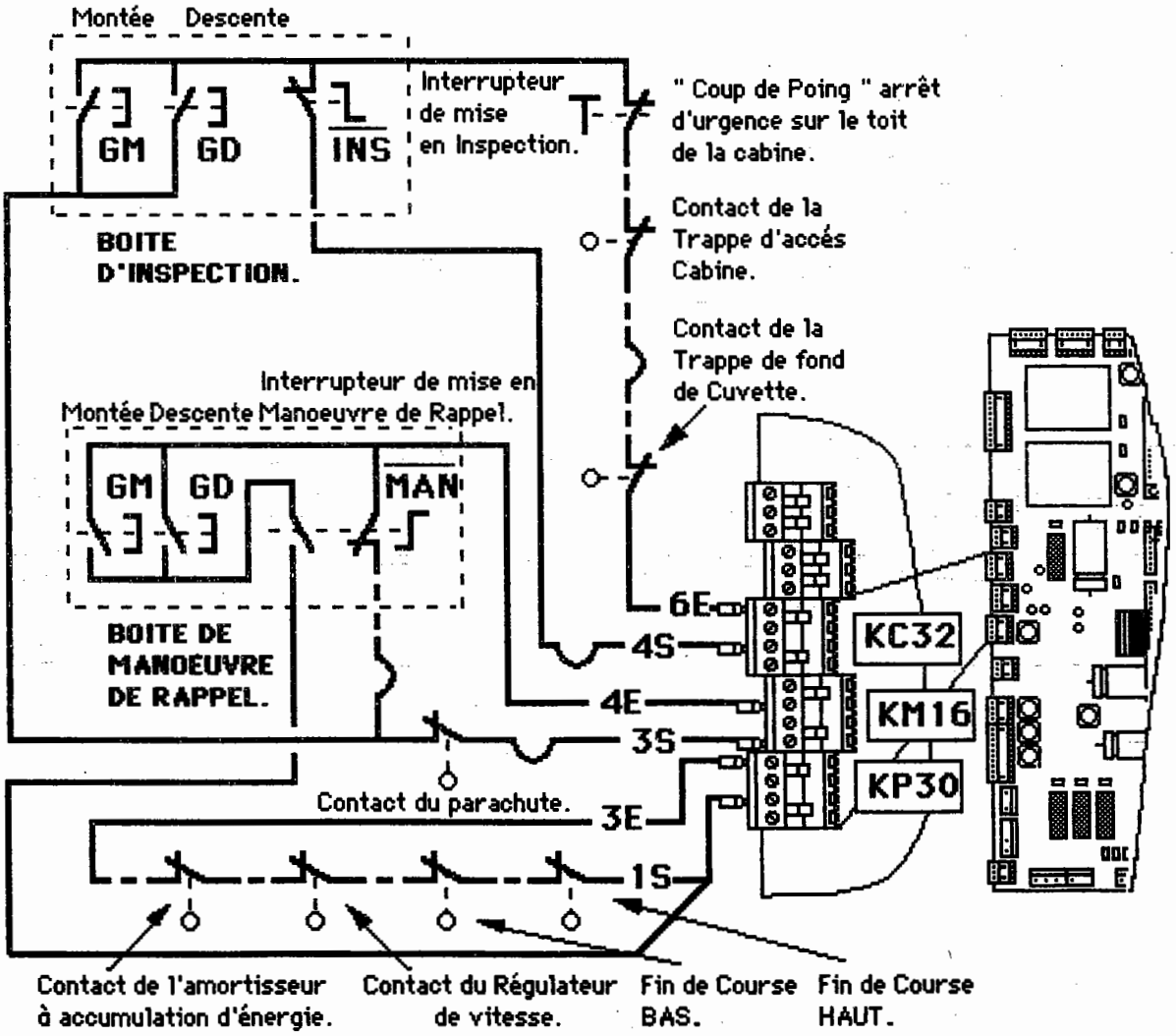
En effet, cela permet de localiser un peu plus facilement un contact ouvert accidentellement entre le **1s** et le **6e**.

Concernant la boîte d'inspection et la manoeuvre de rappel:

Lorsque l'on passe en inspection ou en manoeuvre de rappel, par l'intermédiaire d'un double contact, on coupe le **6** et on donne l'information de mise en **INS** ou en **MAN** à la manoeuvre.
Pour effectuer un mouvement en montée ou en descente, il faut rétablir le " **6** " et envoyer l'information à la manoeuvre.

Ceci peut être fait soit à l'aide de deux poussoirs séparés, soit à l'aide d'un poussoir double contacts.
Dans les schémas que nous vous proposons, nous représentons la solution à double contacts.

Raccordement:



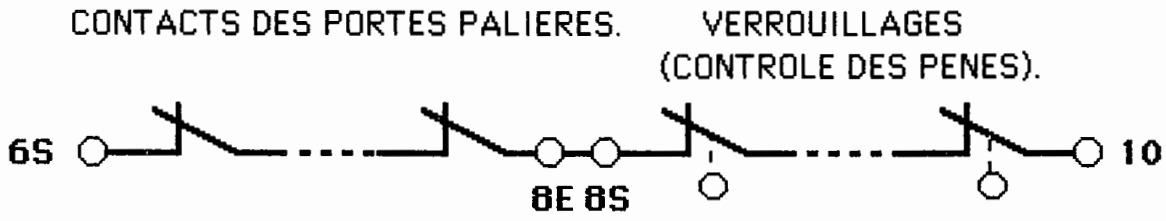
REMARQUE:

En manoeuvre de rappel, il est autorisé de shunter les fins de courses haut et bas, le contact du régulateur, le contact parachute ainsi que le contact de l'amortisseur à accumulation d'énergie.

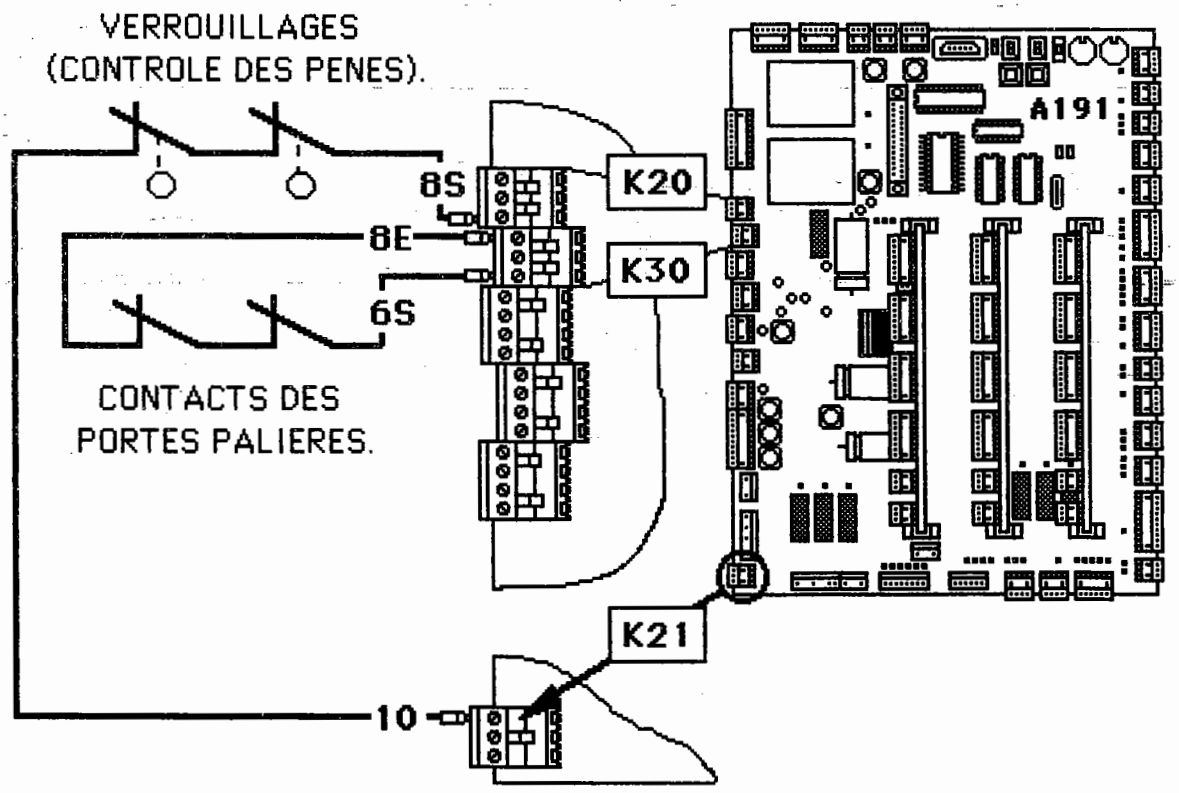
3.2.2 Le raccordement du deuxième groupe de contacts entre le 6s et le 10.

1) Cabine sans porte automatique, portes palières battantes (paroi lisse).

SCHEMA THEORIQUE:

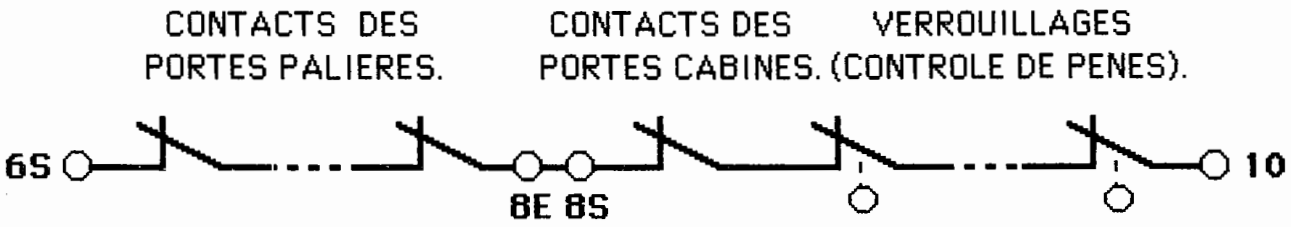


Raccordement:

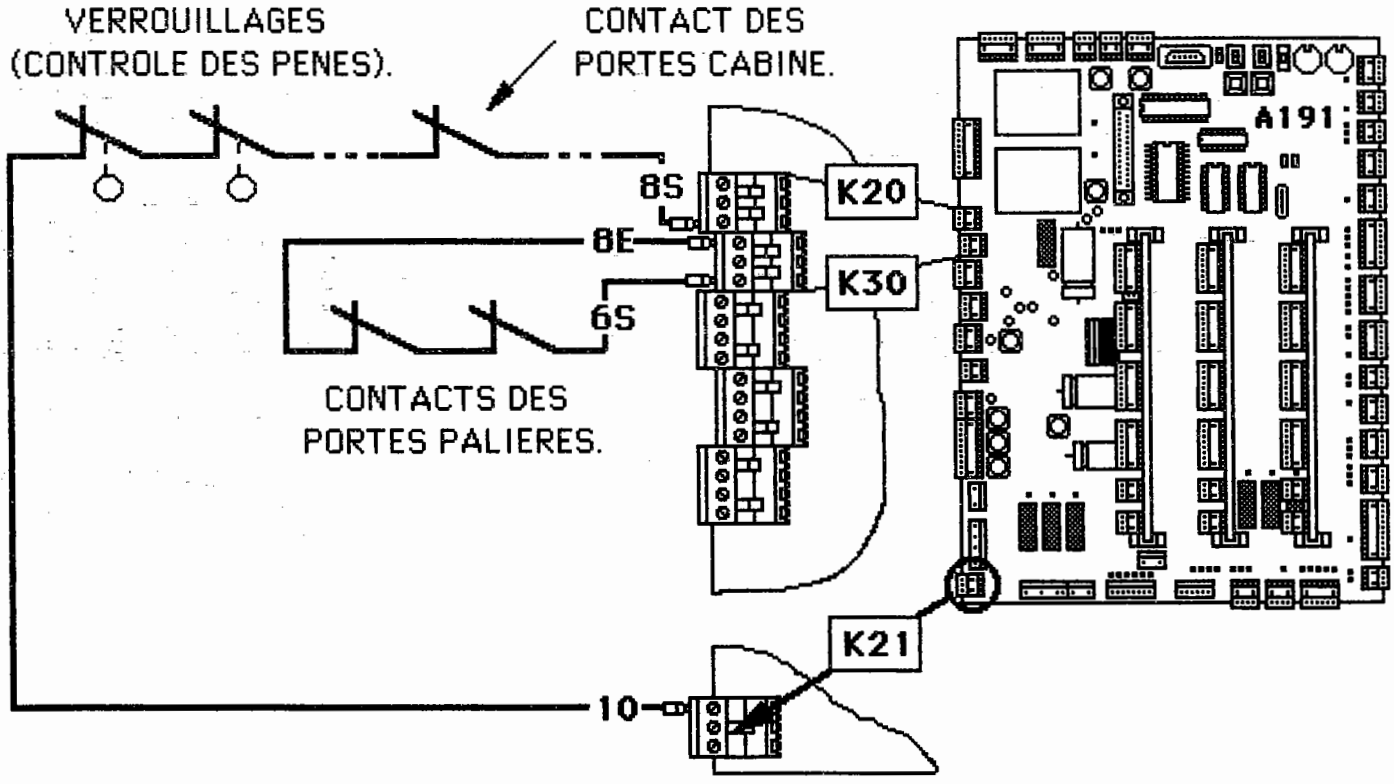


2) Cabine équipée d'une porte automatique, porte palière battante.

SCHEMA THEORIQUE:

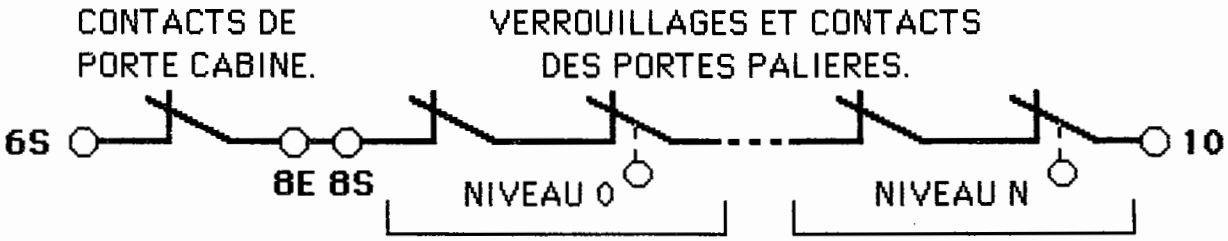


Raccordement:

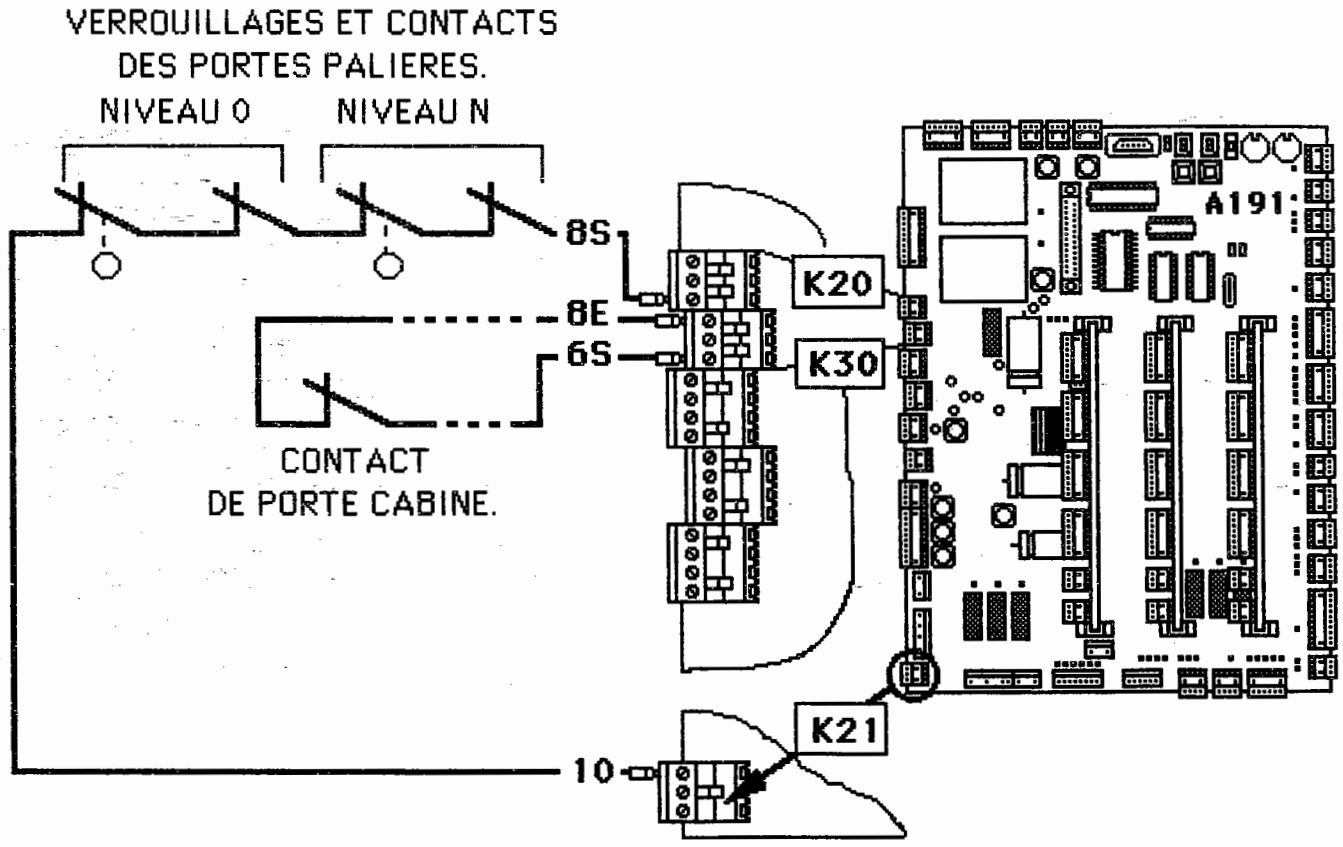


3) Cabine équipée d'une porte automatique, porte palière automatique.

SCHEMA THEORIQUE:

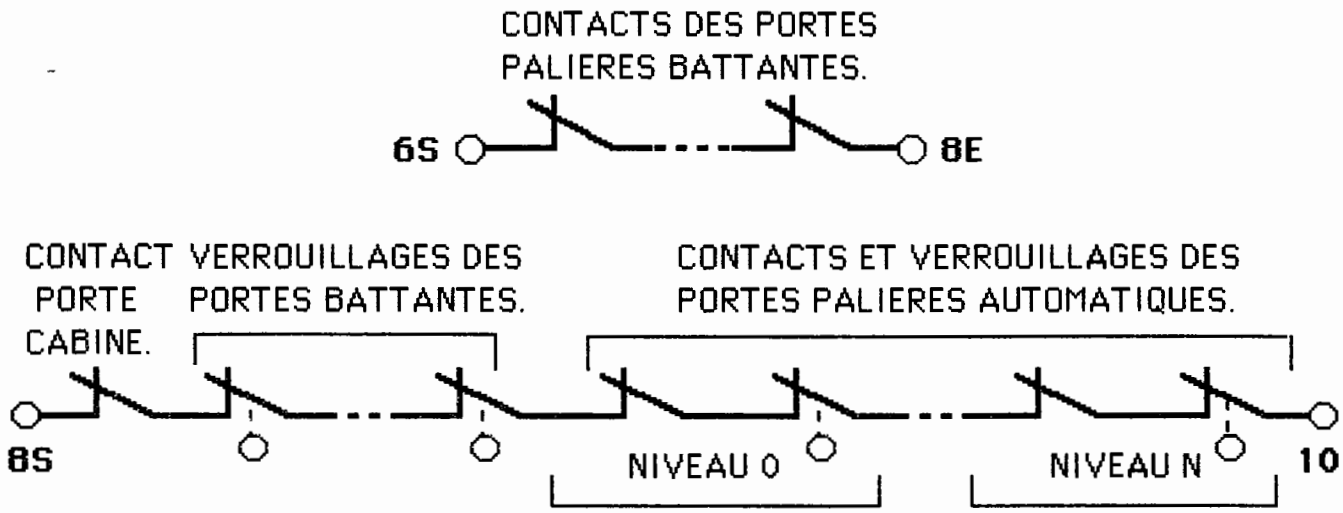


Raccordement:

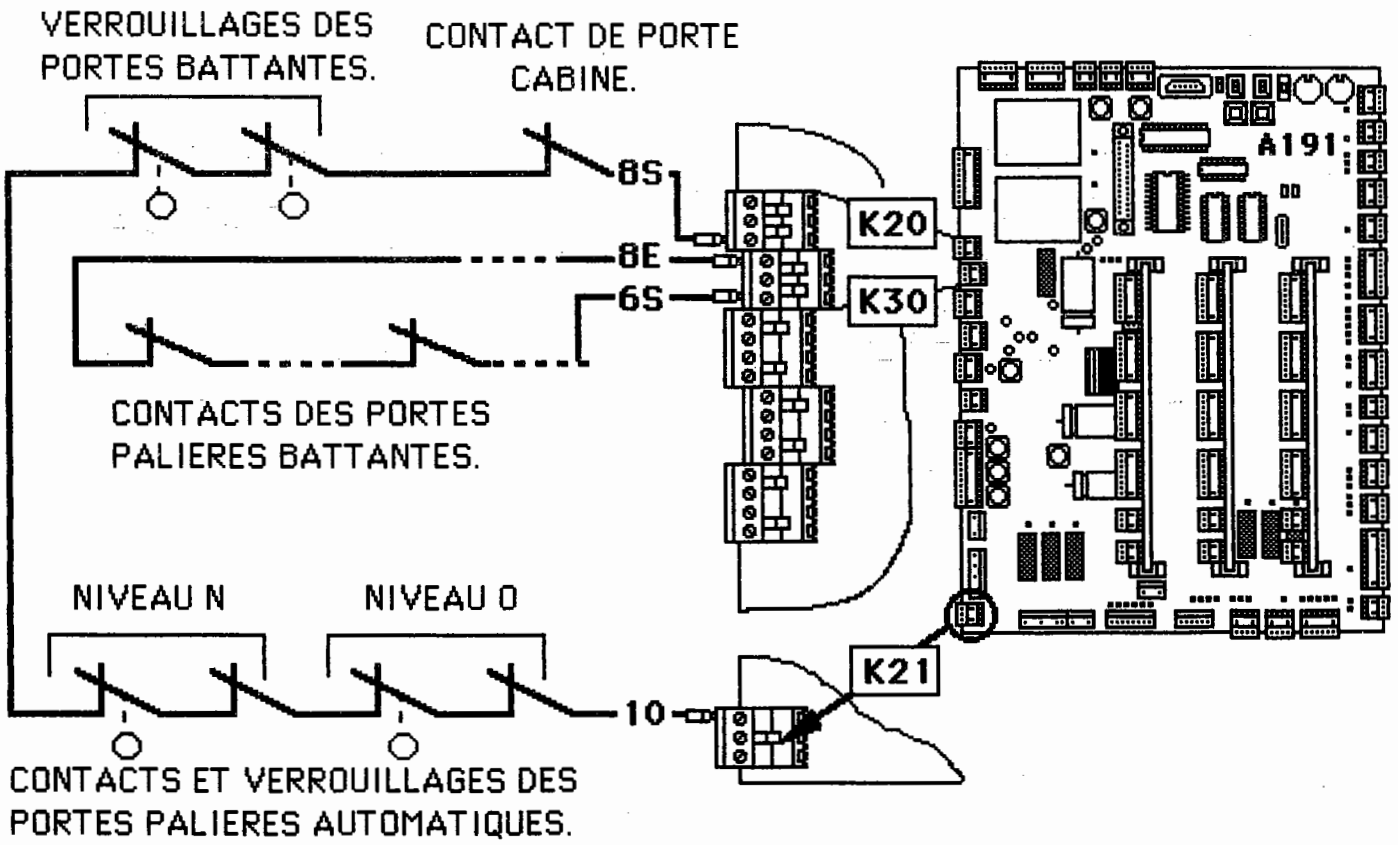


4) Cabine équipée d'une porte automatique, portes palières battantes ou automatiques à certains niveaux.

SCHEMA THEORIQUE:



Raccordement:



Remarques:

Les fils de raccordement de la chaîne de sécurité allant à la cabine doivent être insérés dans le pendentif " FORCE " (tensions supérieures à 24V).
Il faut veiller à utiliser des contacts de bonne qualité électrique ainsi que des sections de câbles suffisantes pour la chaîne de sécurité, surtout pour des immeubles à grande hauteur.

Défaut:

En cas de coupure des sécurités avant le " **6** ", le défaut **4** apparaît.

En cas de coupure du " **6** " en marche, le défaut **23** apparaît.
En cas de coupure du " **8** " en marche, le défaut **19** apparaît.
En cas de coupure du " **10** " en marche, le défaut **52** apparaît.

Conséquence du défaut:

En mouvement, la coupure de la chaine de sécurité provoque bien évidemment l'arrêt de la cabine sur le frein mécanique.

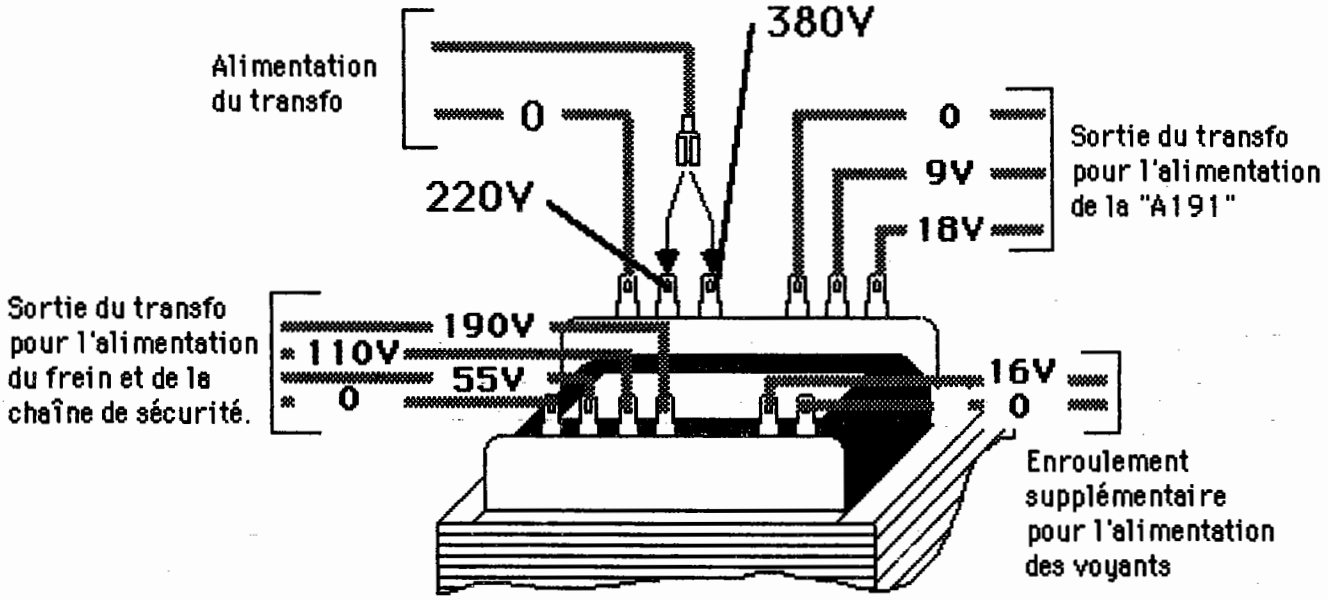
3.3 LES RACCORDEMENTS EN MACHINERIE

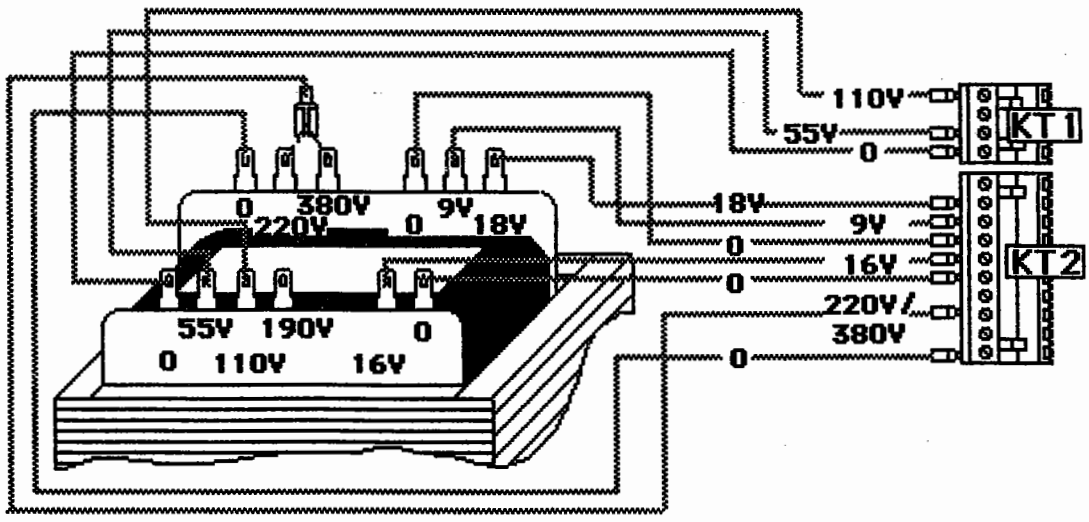
3.3.1 Le raccordement de l'alimentation de la manoeuvre.

Principe:

On peut alimenter l'équipement **A191** soit en **220V**, soit en **380V**.

- La sélection de la tension d'alimentation se fait directement sur le transformateur (comme représenté ci-dessous).

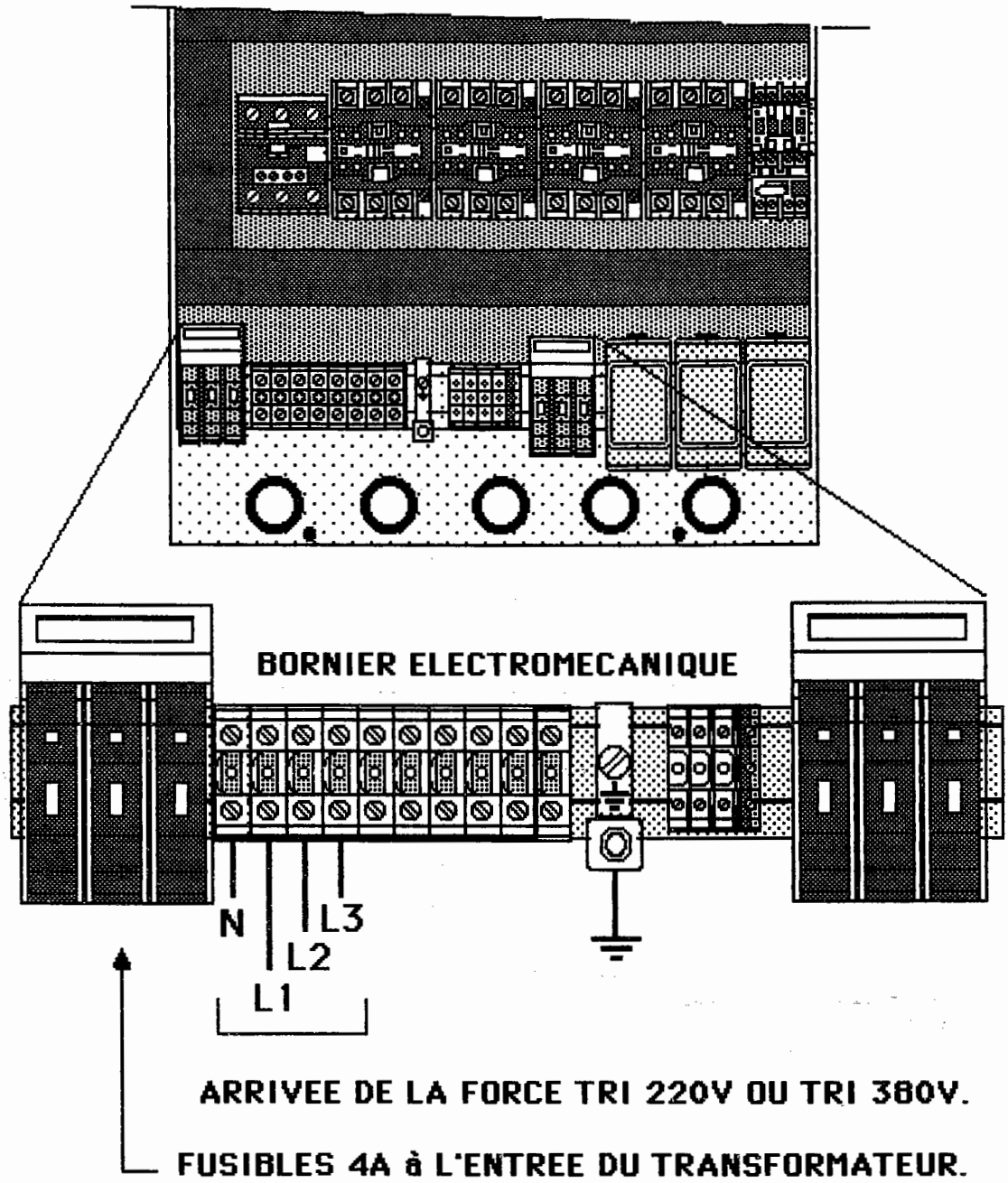




Le transformateur se trouve derrière le socle en haut à droite de la carte électronique.
On effectue cette configuration équipement **HORS TENSION.**

L'équipement est systématiquement configuré en 380V sortie d'usine.

Raccordement:



ATTENTION PLUS TARD A LA MISE SOUS TENSION !

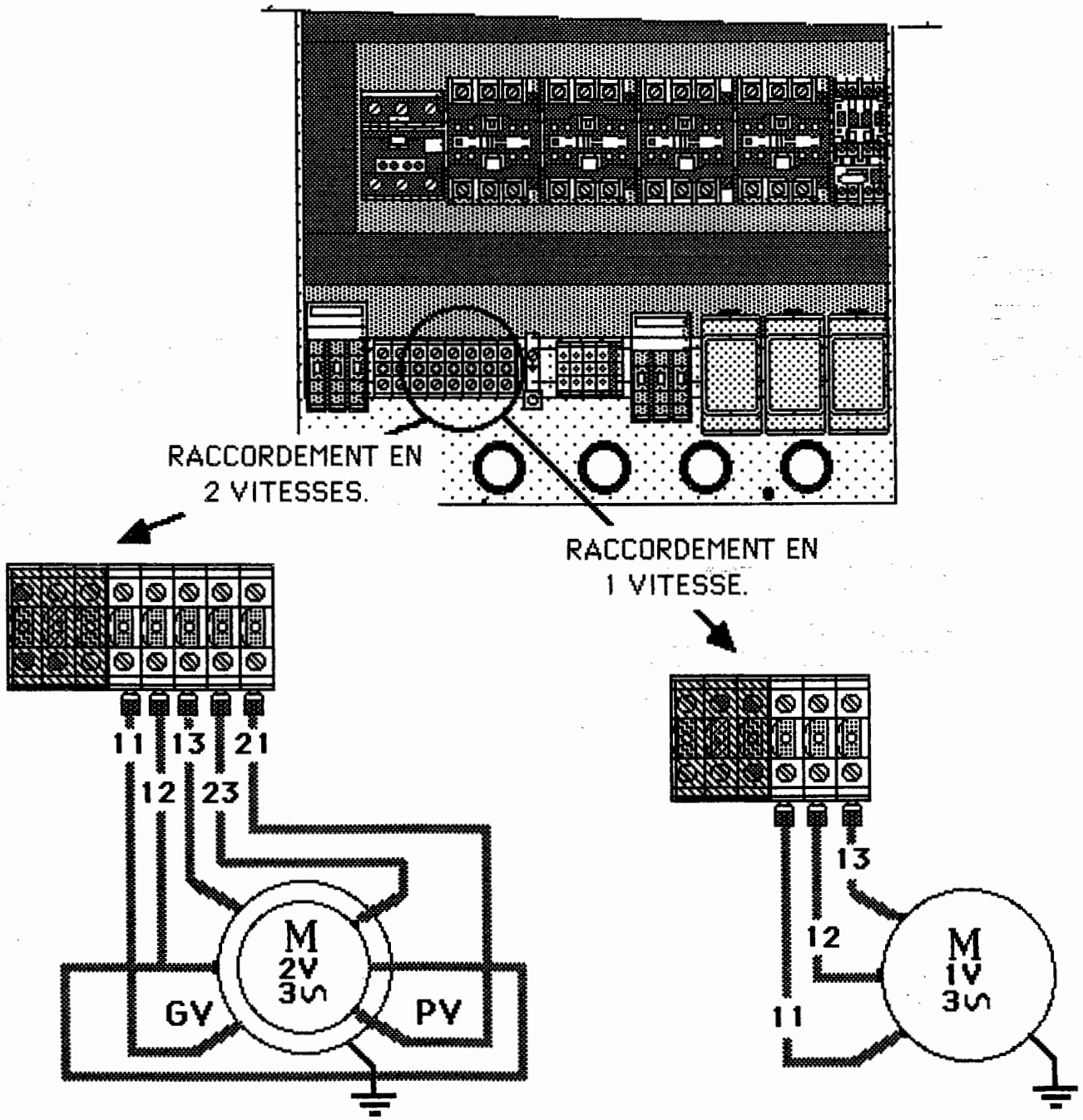
Si le code **40** apparaît à la mise sous tension, couper immédiatement l'alimentation car la tension secteur dépasse de **20%** ou plus la tension configurée sur le transformateur, il faut donc revoir le raccordement du transformateur.
Si le code **39** apparaît, c'est que la tension est inférieure de **15%** au moins à la tension de fonctionnement nécessaire.
Si rien n'apparaît sur les afficheurs à la mise sous tension, il se peut que le relais thermique du moteur de traction se soit déclenché pendant le transport. Celui-ci coupe directement l'alimentation de la manoeuvre et il faut donc le réenclencher.

3.3.2 Le moteur de traction.

Principe:

La manoeuvre **A191** permet de raccorder un moteur triphasé monovitesse ou deux vitesses (à préciser lors de la commande).
A l'adresse **02**, le bâtonnet **7** doit être **éteint** si la **A191** a été programmée pour être raccordée à un moteur **mono-vitesse**.
Le même bâtonnet doit être **allumé** si la **A191** a été programmée pour être raccordée à un moteur **deux vitesses**.

Raccordement:



Le fil commun à la " GV " et à la " PV " doit impérativement être raccordé sur la borne 12 ! ! ! !

REMARQUES:

CONCERNANT LA PROTECTION DU MOTEUR DE TRACTION

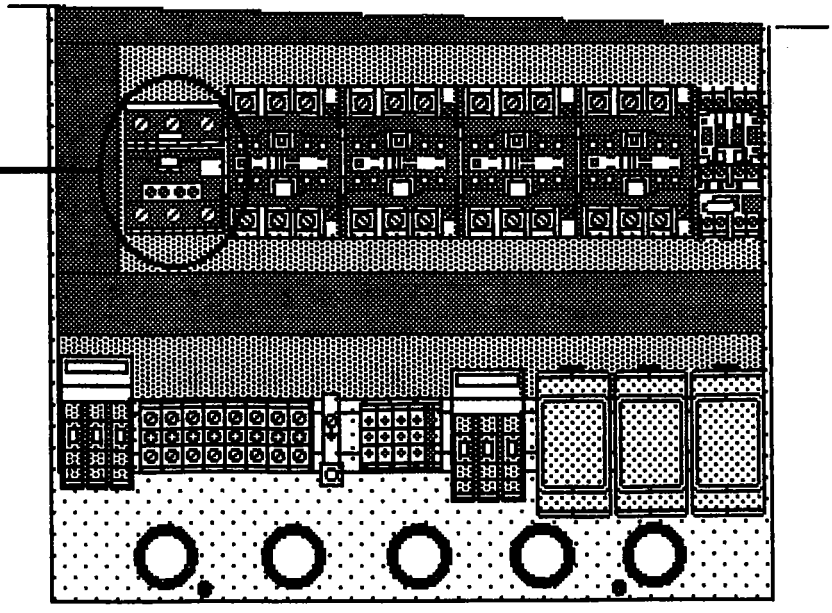
L'INTEGRATEUR DE GLISSEMENT OU ANTIPATINAGE.

Ce dispositif, imposé par la norme pour les appareils à adhérence, est destiné à assurer la protection de la machine dans le cas où l'entraînement n'a pas lieu, ou lorsque la cabine est arrêtée par un obstacle qui provoque le patinage des câbles sur la poulie motrice.
Il s'agit d'une temporisation qui commence à courir dés qu'une commande de mouvement en GRANDE VITESSE est donnée et remise à zéro à chaque changement d'état de l'un des faisceaux du capteur.
Cette temporisation, d'une durée minimum de**10** secondes, peut être allongée à **45** secondes en programmant la valeur souhaitée à l'adresse **0A**.
En cas de défaut d'ANTIPATINAGE ou d'INTEGRATEUR de GLISSEMENT, le code **22** apparaît sur l'outil de communication intégré.

LE THERMIQUE DE PROTECTION DU MOTEUR DE TRACTION

La protection de l'enroulement grande vitesse peut être assurée par un relais thermique tripolaire de protection compensé et différentiel.
La plage de réglage de ce relais est à choisir en fonction de l'intensité nominale du moteur. Il protège les circuits du moteur contre les surcharges ou des déséquilibres de phases.
Le contact intégré coupe l'alimentation du transformateur de la manoeuvre. Aprés le réarmement manuel du relais thermique (en appuyant sur le bouton rouge à droite sur le thermique), l'équipement effectue un reset et l'ascenceur se recale.

RELAIS THERMIQUE DE PROTECTION DU MOTEUR DE TRACTION.



LA PUISSANCE DU MOTEUR DE TRACTION:

Le choix du calibre des contacteurs dépend de la puissance du moteur et de la tension du secteur.
Les limites d'utilisation des contacteurs normalisés en catégorie "**AC3**" sont fixées par le constructeur (TELEMECANIQUE).
Nous vous proposons ci-dessous un tableau des contacteurs basé sur une durée de vie électrique de 2 millions de manoeuvres.

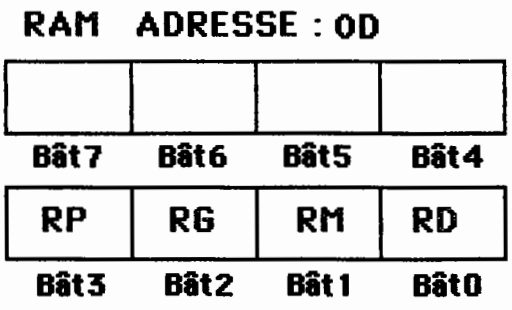
CALIBRE	PUISSANCE MAXI EN W.		PUISSANCE MAXI EN CV.	
	220V	380V	220V	380V
D16	4KW	7,5KW	5,4CV	10,2CV
D25	5,5KW	11KW	7,5CV	15CV
D40	11KW	18,5KW	15CV	25,2CV
D63	18,5KW	30KW	25,2CV	40CV

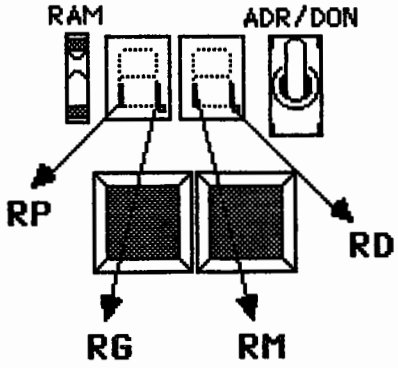
LE CONTROLE DES CONTACTEURS

Un contrôle du bon collage des contacteurs est effectué après chaque commande de mouvement.
Un contrôle du bon décollage des contacteurs est également effectué à la fin du mouvement.
Ces contrôles sont faits par l'intermédiaire des contacts auxiliaires: **RG** (Repos Grande Vitesse), **RP** (Repos Petite Vitesse), **RM** (Repos Montée) et **RD** (Repos Descente) dont l'état est testé après chaque commande de mouvement ainsi qu'à chaque fin de mouvement.

Visualisation sur le bloc de maintenance incorporé:

A l'adresse **0D**, les bâtonnets **0,1,2** et **3** nous donnent respectivement l'état des contacteurs Descente, Montée, Grande Vitesse et Petite Vitesse.
Le bâtonnet est **allumé** lorsque le contacteur est **collé**.
Le bâtonnet est **éteint** lorsque le contacteur est au **décollé**.



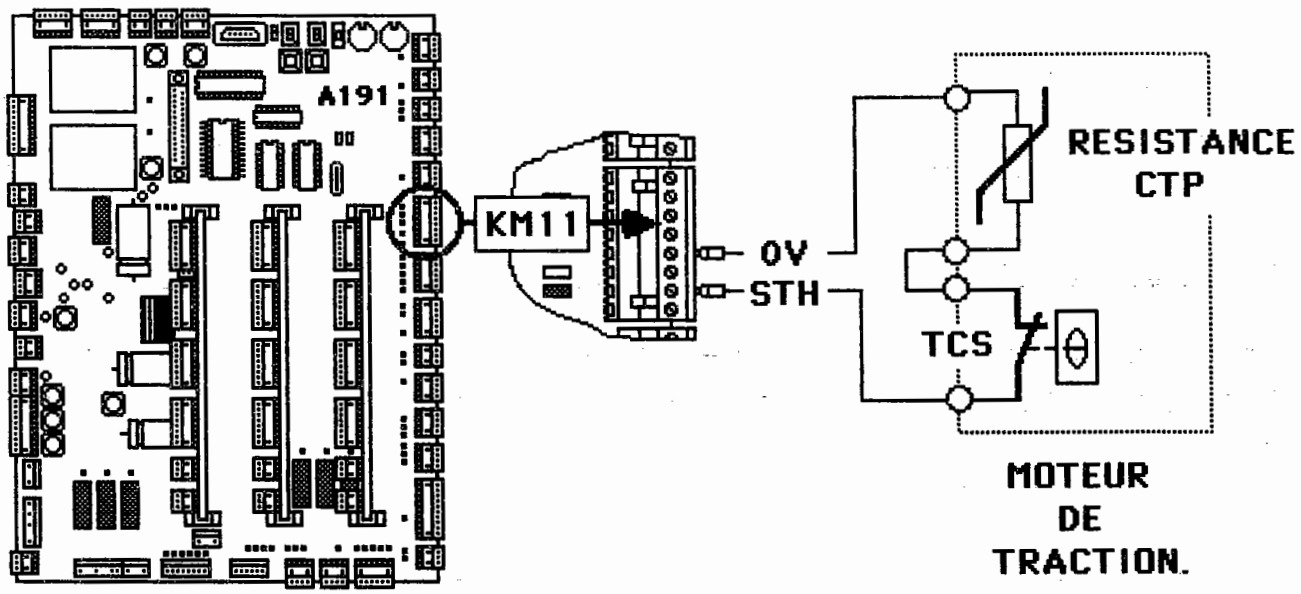


3.3.3 La Sonde Thermique (STH) et le thermocontact de sécurité.

Principe:

Le contrôle de la température du moteur de traction est parfois assuré par des résistances à coefficient de température positif (leurs valeurs augmantent avec la température) insérées dans chacun des enroulements de celui-ci.
Une protection thermique sous forme d'un contact incorporé au moteur et s'ouvrant lorsque la température de ce dernier dépasse une valeur fixée, peut également exister.
La **A191** peut traiter la résistance qui varie avec la température (sonde thermique **STH**) ainsi que le contact qui s'ouvre à partir d'un certain seuil de température (thermocontact de sécurité **TCS**)

Raccordement:



Remarques:

On a représenté un raccordement dans le cas où on dispose d'une sonde thermique **et** d'un thermocontact de sécurité.

Dans le cas où on ne dispose que de la sonde thermique, il faut évidemment raccorder les deux fils entre **STH** et **0V**.

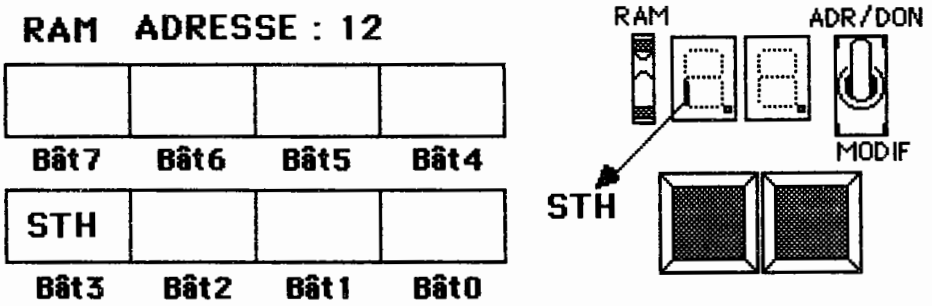
Dans le cas où on ne dispose que du thermocontact de sécurité, il faut également raccorder les deux fils entre **STH** et **0V**.

Si on ne dispose ni de la sonde thermique ni du thermocontact de sécurité, il faut ponter STH et 0V.

Visualisation sur le bloc de maintenance incorporé:

A l'adresse **12**, le bâtonnet **3** nous donne l'état de la sonde thermique (**STH**) ou du thermocontact de sécurité (**TCS**).

Le bâtonnet est **éteint** tant que la sonde n'a pas atteint une certaine résistance ou que le thermocontact est établi en fontionnement **normal**.
Le bâtonnet est **allumé** lorsque la sonde a atteint une certaine résistance ou que le thermocontact s'est ouvert en cas de **surchauffe**.



Défaut:

Lorsque le thermocontact de sécurité se déclenche, le code **9** apparaît.

Conséquence du défaut:

Si le défaut de surchauffe apparaît pendant que l'appareil se déplace, on dessert quand même le niveau demandé et on attend, portes ouvertes, que la température revienne à la normale pour autoriser un nouveau départ.

Les voyants " **HORS SERVICE** " et " **OCCUPE** " s'allument.

Durant la manoeuvre d'inspection, l'apparition du défaut ne se manifeste qu'après l'arrêt volontaire du mouvement par le technicien en empêchant un nouveau départ.

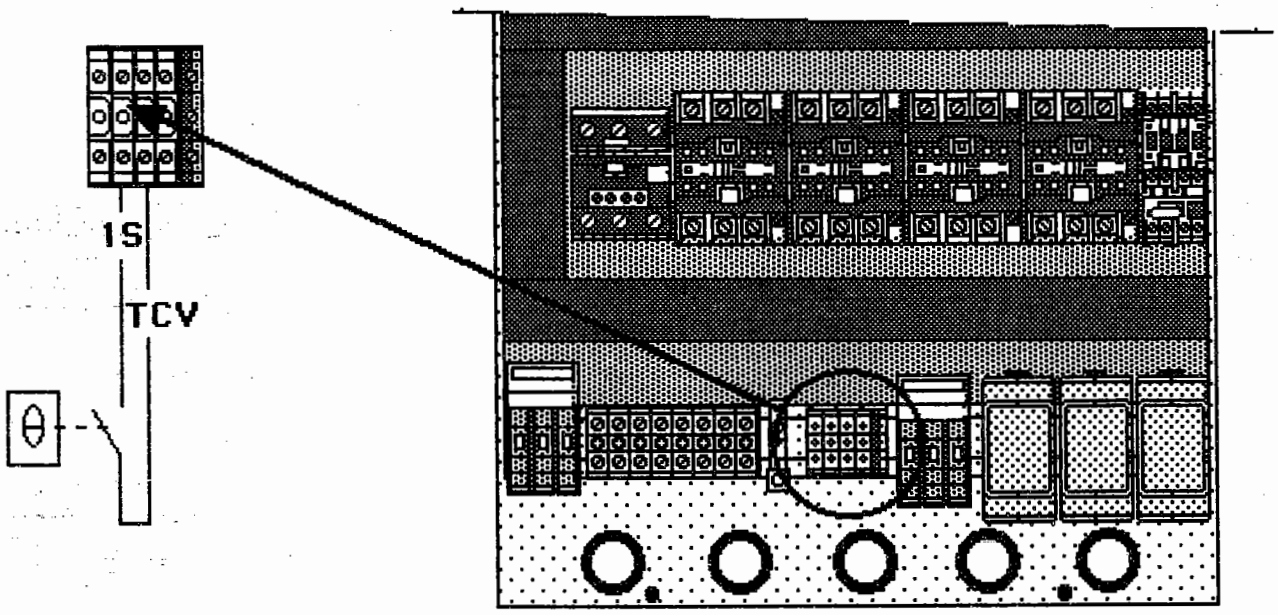
3.3.4 La ventilation forcée

Principe:

Le refroidissement du moteur de traction peut être assuré par un ventilateur auxiliaire. Sa mise en fonctionnement est assurée par un thermocontact de ventilation (**TCV**).

Celui-ci est incorporé au moteur et s'établit lorsque la température des enroulements dépasse une valeur fixée par le constructeur du moteur.

Raccordement de la commande:



Lorsque le contact **TCV** se ferme, on alimente le contacteur de ventilation en lui amenant le **110V (1s)**.

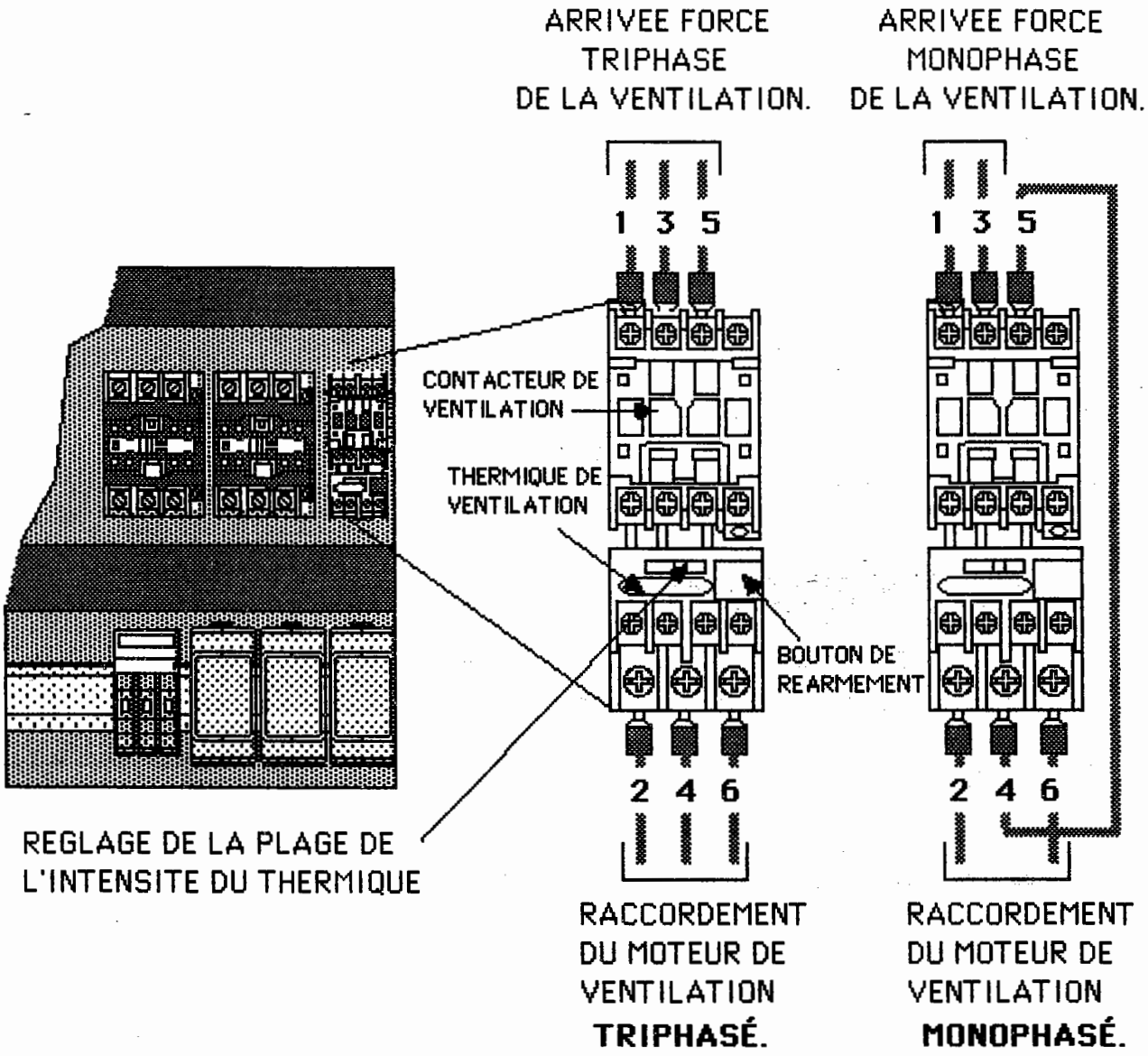
Ce contacteur de type D09 peut commuter une puissance maximale de 2,2 KW en 220V ou 4 KW en 380V.

ATTENTION ! ne pas confondre le TCV et le TCS !
Le thermocontact de ventilation déclenche bien évidemment avant le thermocontact de sécurité.

Remarque:

Dans la mesure où on ne sait pas à l'avance si le moteur de ventilation est de type triphasé ou monophasé, le câblage de ce contacteur est laissé à l'initiative de l'utilisateur.

Raccordement du moteur de ventilation:



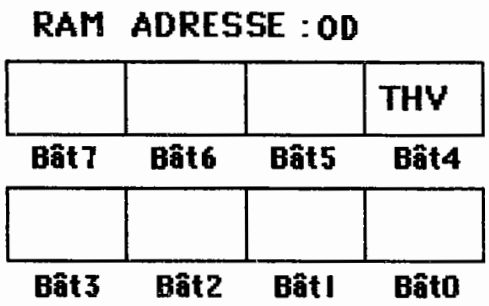
La protection du moteur de ventilation peut également être assurée par un relais thermique compensé et différentiel.

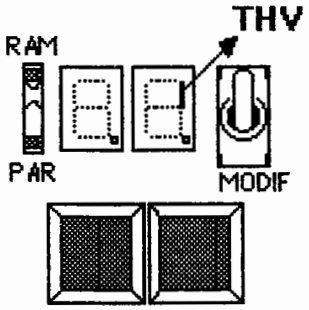
En cas de déclenchement, l'alimentation du contacteur de commande du ventilateur est supprimée et l'information est transmise vers l'équipement **A191** par un contact normalement ouvert qui se ferme en cas de défaut.

Ce contact est raccordé en usine entre **THV** et **OV**.

Visualisation sur le bloc de maintenance incorporé:

A l'adresse **OD**, le bâtonnet **4** nous donne l'état du contact **THV**.
Le bâtonnet est **éteint** lorsque le contact est ouvert en **fonctionnement normal**.
Le bâtonnet est **allumé** lorsque le contact est fermé **en défaut**.





Défaut:

En cas de déclenchement du relais thermique de ventilation, le code **5** apparaît.

Conséquence du défaut:

Les réactions sont les mêmes que lorsque le thermocontact de sécurité se déclenche.

Rappel:

Le déclenchement du relais thermique de ventilation n'est pris en compte qu'à l'arrivée au niveau et aprés la commande de l'ouverture des portes.
L'équipement n'autorisera la fermeture des portes puis un éventuel départ qu'aprés le réarmement du relais thermique (en appuyant sur le bouton rouge).

Les voyants " **HORS SERVIVE** " et " **OCCUPE** " s'allument.

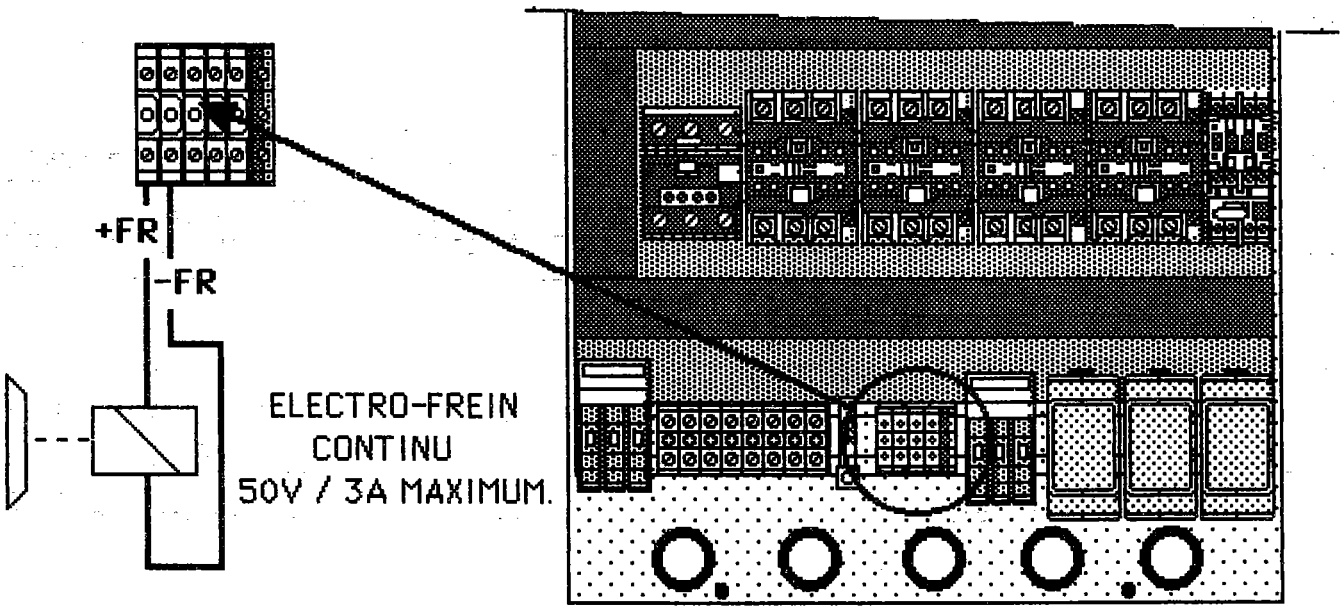
Durant la manoeuvre d'inspection, l'apparition du défaut ne se manifeste qu'aprés l'arrêt volontaire du mouvement par le technicien en empêchant un nouveau départ.

3.3.5 Le frein.

Principe:

L'alimentation du frein (**48V** =) en provenance du redresseur **RD1** composé de **2** diodes (situé en bas à gauche), passe par les contacts des contacteurs de mouvement (**MO** ou **DE** et **GV** ou **PV** ou **L**). Il faut donc le collage d'un contacteur de sens et d'un contacteur de vitesse pour que le frein se lève.
Le bornier de raccordement (**+fr**, **-fr**) est situé sur la platine électromécanique.

Raccordement:



Remarques:

La **A191**, dans sa base, ne dispose que d'une tension de **48V** qui peut servir à alimenter un frein et une came dans la mesure ou le total de consommation ne dépasse pas **4A**.
Dans le cas où la tension de frein nécessaire est différente de **48V**, le transformateur de la **A191** dispose d'enroulements permettant, à l'aide d'un pont redresseur complémentaire, d'alimenter des bobines de frein en **110** ou en **180 Volts**.

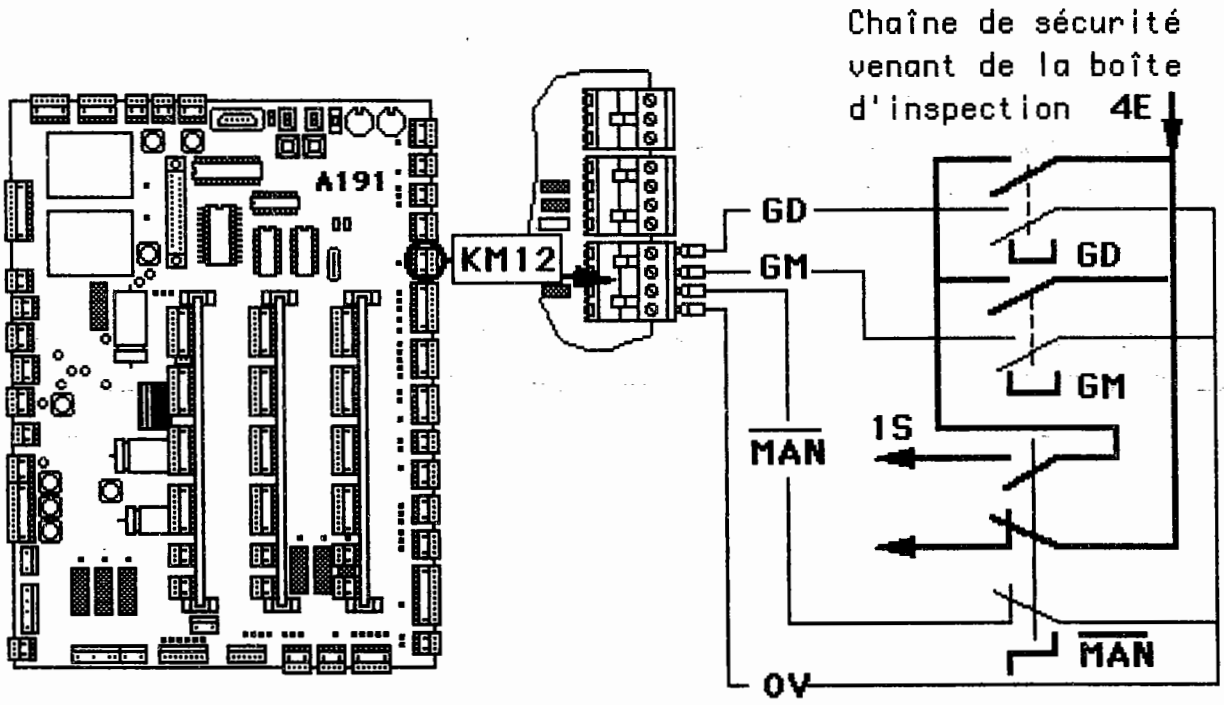
Si la tension nécessaire est différente de celles disponibles, procurez-vous un transformateur dont la tension redressée par le pont supplémentaire correspond à votre besoin.
Pour plus d'informations sur le raccordement de ce pont redresseur complémentaire, reportez-vous **page 120**.

3.3.6 La boite de manoeuvre de rappel.

Fonction:

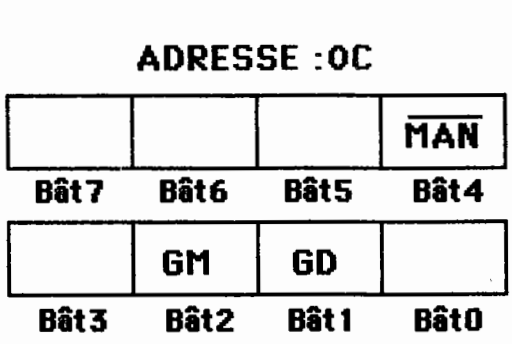
Afin de répondre à l'article 14.2.1.4 de la norme NF P 82-21, la **A191** est prévue pour recevoir les raccordements de la boite de manoeuvre de rappel en machinerie. Rappelons que la manoeuvre électrique de rappel est obligatoire lorsque l'effort au volant de manoeuvre dépasse 400 Newtons (environ 40 KgF).
L'utilisation de cette option nécessite sa programmation à l'adresse **07**, le bâtonnet **4** doit être allumé.

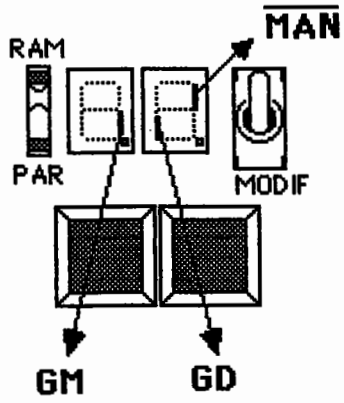
Raccordement:



Visualisation sur le bloc de maintenance incorporé:

A l'adresse **0C**, les bâtonnets **4**, **2** et **1** nous donnent respectivement l'état **des contacts de la boîte de manoeuvre de rappel MAN, GM, GD.**





Le bâtonnet **4** est **éteint** lorsque le contact **MAN** est établi en fonctionnement normal.
Le bâtonnet **4** est **allumé** lorsque le contact **MAN** est ouvert en **manoeuvre de rappel**.
Le bâtonnet **1** ou **2** est allumé lorsque le contact **GM** ou **GD** est établi pour demander un déplacement.
Les bâtonnets **1** ou **2** sont éteints lorsque les contacts **GM** ou **GD** sont ouverts au repos.

Remarques:

La course de la cabine en manoeuvre de rappel n'est pas limitée par le fin de course révision.

Lorsque la Manoeuvre de Rappel et la manoeuvre d'Inspection sont **enclenchées simultanément**, alors le code **64** apparaît sur l'outil de communication intégré.

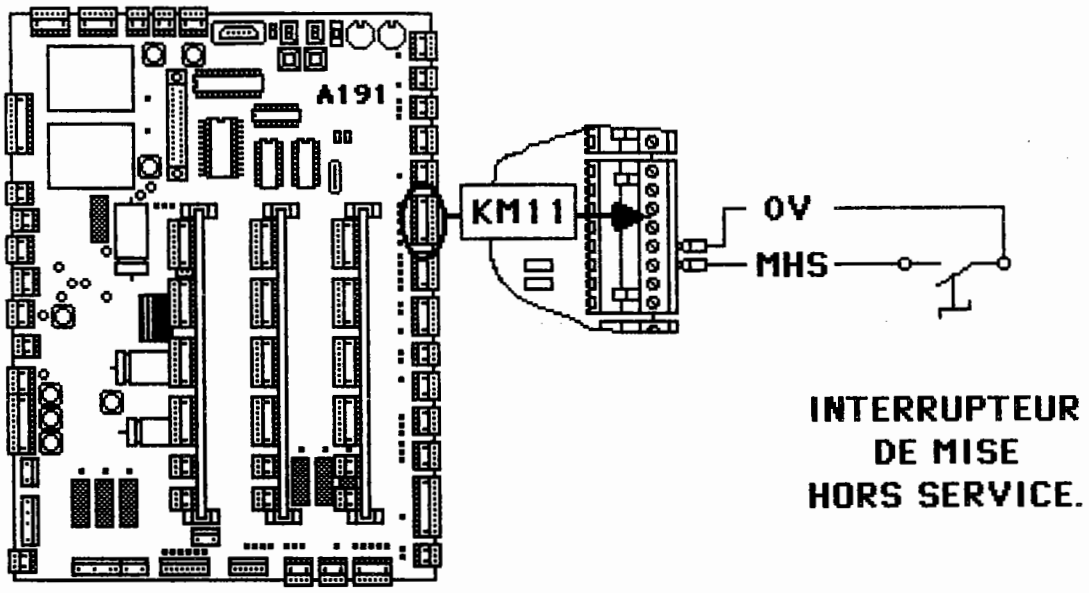
En ce qui concerne le raccordement de la chaine de sécurité au niveau de la manoeuvre de rappel, reportez-vous au chapitre 3.2.1 page 17.

3.3.7 La fonction " Mise Hors Service ".

Principe:

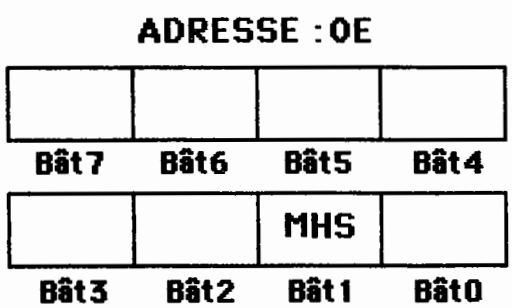
La fonction " **Mise Hors Service** " permet d'interdire l'utilisation de l'appareil en inhibant les boutons d'envois et d'appels.
La fonction opérante est signalée par le voyant " **Hors Service** " ainsi que par le code de défaut **50** qui clignote sur le bloc de maintenance incorporé.

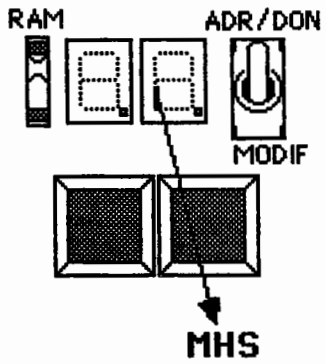
Raccordement:



Visualisation sur le bloc de maintenance incorporé:

A l'adresse **OE**, le bâtonnet **1** nous donne l'état du contact **MHS**.
Le bâtonnet **1** est **allumé** lorsque le contact est **établi** pour **demander la fonction**.
Il est éteint dans le cas contraire.





Remarques:

Il est possible de mettre l'appareil " **Hors Service** " là ou il est ou à son prochain arrêt. Pour ce faire, il suffit de programmer à l'adresse **43** les bâtonnets **6** et **7** qui doivent être **éteints**.

Il est possible de mettre l'appareil " **Hors service** " à un niveau particulier de stationnement programmable à l'adresse **43**.
Dans ce cas, si on active l'entrée Mise Hors Service pendant que l'appareil se déplace dans la direction opposée au niveau de Stationnement " **Hors Service** " programmé à l'adresse **43**, on s'arrête au prochain niveau demandé puis la cabine retourne au niveau de stationnement programmé.

Le stationnement " **Hors Service** " de la cabine s'effectue portes ouvertes. Il est néanmoins possible d'imposer que l'appareil stationne portes fermées en programmant dans les paramètres, à l'adresse **09**, le bâtonnet **2** qui doit être **allumé**.

Les fils de raccordement de la fonction mise hors service (**MHS** et **0V**) doivent être insérés parmis les conducteurs basses tensions (inférieures ou égales à 24V).

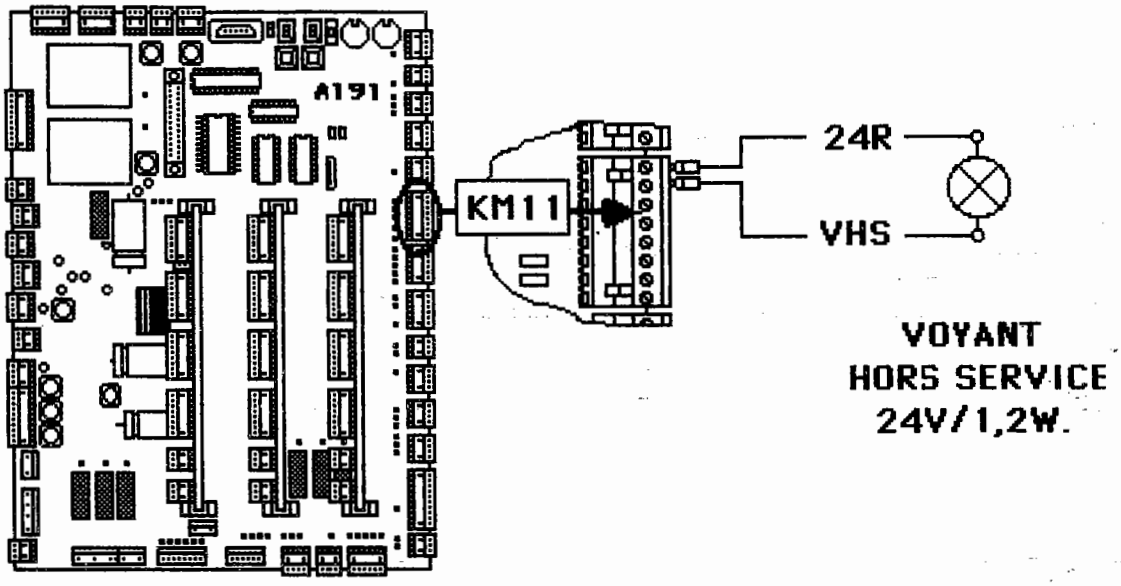
La fontion " Pompier " est prioritaire sur la fonction " Mise Hors Service ".

3.3.8 La signalisation " Hors Service ".

Fonction:

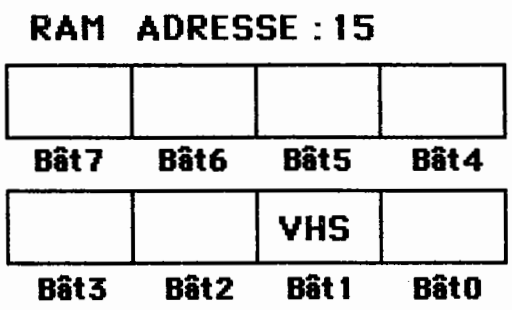
Un nombre important de situations provoquent la mise hors service provisoire ou définitive de l'ascenseur. C'est le cas lorsque les fonctions **Mise Hors Service** ou **Pompier** ou **Priorité Cabine** ou **Inspection** ou **Manoeuvre de rappel** sont enclenchées et bien évidemment en cas de **Défaut**. Le bloc de maintenance incorporé indique alors le code du défaut existant.

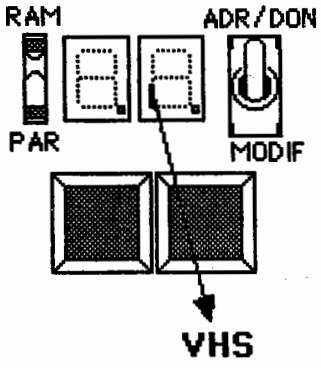
Raccordement:



Visualisation sur le bloc de maintenance incorporé:

A l'adresse **15**, le bâtonnet **1** nous donne l'état de la sortie " **VHS** ".
Le bâtonnet **1** est **allumé** lorsque **la sortie VHS est activée** et **sort du 0V**.
Le bâtonnet **1** est **éteint** dans **le cas contraire**.





Remarques:
Les fils de raccordement de la signalisation hors service (**VHS** et **24R**) doivent être insérés parmis les conducteurs basses tensions (inférieures ou égales à 24V).

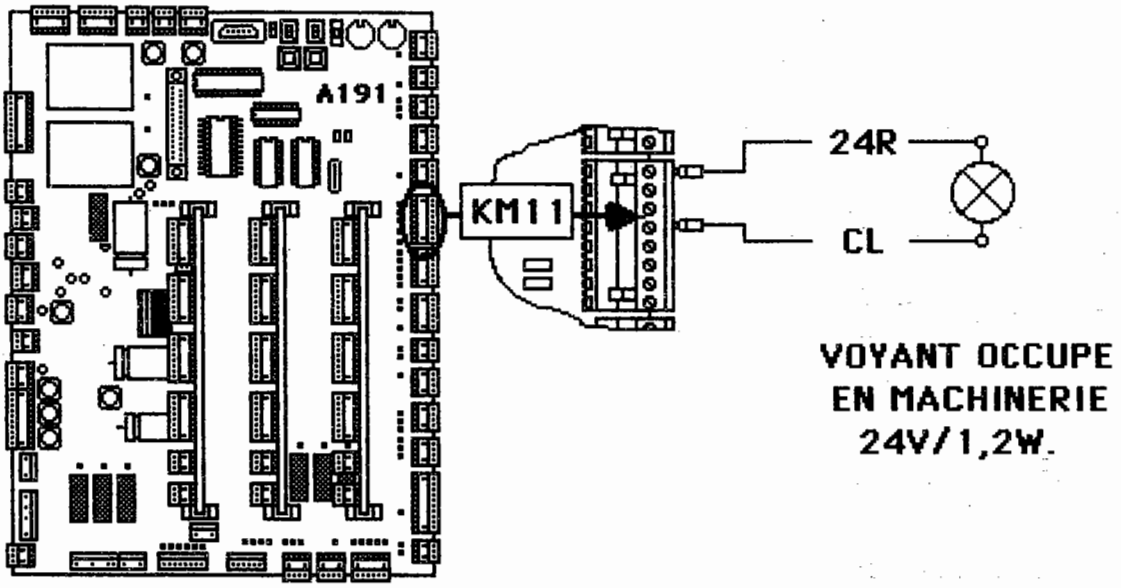
3.3.9 La signalisation " Occupé ".

Fonction:

La manoeuvre **A191** permet l'allumage de voyants " **occupé** ".
L'allumage de ces voyants s'effectue :

- à l'ouverture des portes
- pendant le temps de priorité cabine.
- sur appel alors que l'appareil est présent.
- en cas d'indisponibilité de l'appareil suite à un défaut.

Raccordement:



La signalisation " **Occupé** " est générée par l'intermédiaire des relais **FM** et **FD** (flèche Montée et flèche descente).

Quand **FM** ou **FD** est activé, on récupère le signal 24R sur la sortie **CL**.

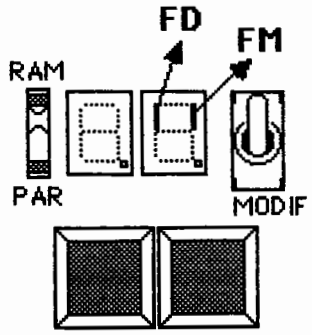
Si les flèches ont été programmées clignotantes, alors la signalisation " **Occupé** " sera clignotante.

Visualisation sur le bloc de maintenance incorporé:

On visualise en fait l'état des sorties **FM** et **FD** pour savoir si la sortie **CL** est activée.
A l'adresse **15**, les bâtonnets **4** et **5** nous donnent respectivement l'état des sorties **FM** et **FD** et donc de **CL**.
Les bâtonnets correspondant sont **allumés** lorsque les sorties **FM** ou **FD** sont **activées et sortent du 24 Volts**.
Les bâtonnets sont **éteints** lorsque la sortie **CL** est **désactivée**.

RAM ADRESSE : 15

		FD	FM
Bât7	Bât6	Bât5	Bât4
Bât3	Bât2	Bât1	Bât0



Remarques:

La consommation maximum sur la sortie **CL** est de 1,5A.
La tension moyenne au 24R est environ de 20V.

Il est bien évident que les signalisations " occupé " en machinerie et au palier réagissent de la même façon.

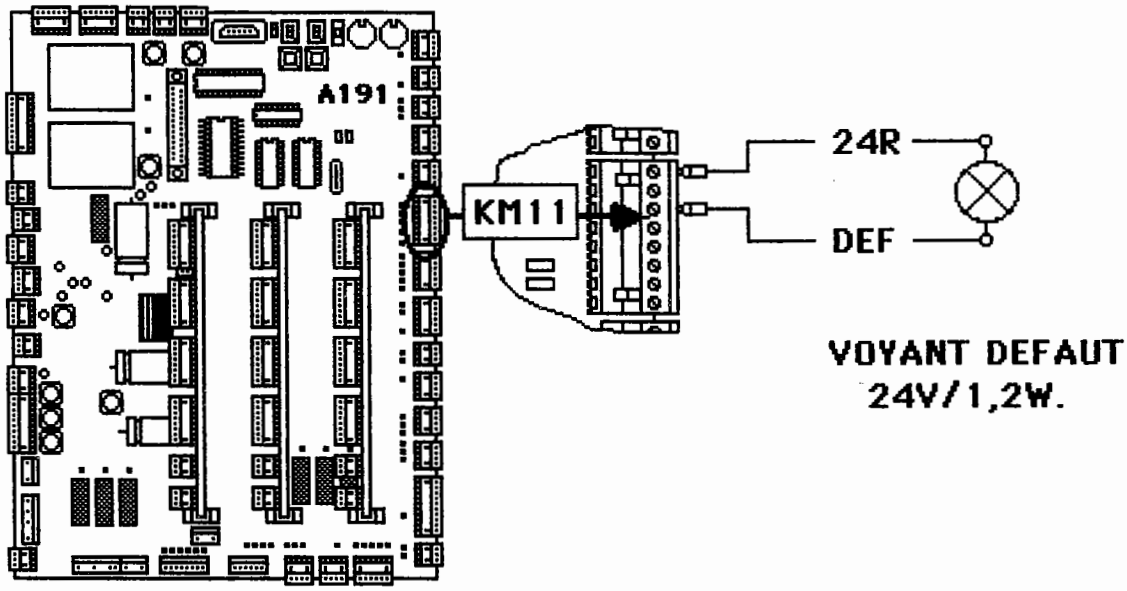
Les fils de raccordement de la signalisation " Occupé " **CL** et **OV** doivent être insérés parmis les conducteurs basses tensions (inférieures ou égales à 24V).

3.3.10 La signalisation " Défaut ".

Fonction:

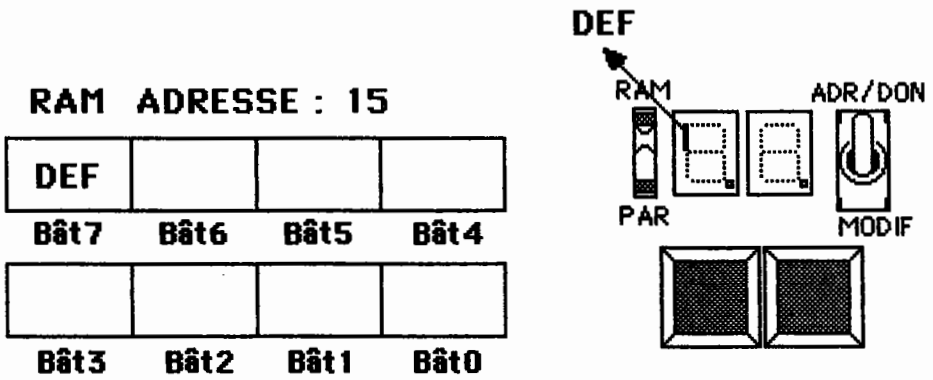
La signalisation " **Défaut** " (**DEF**) s'active lorsqu'un **défaut définitif apparaît**.

Raccordement:



Visualisation sur le bloc de maintenance incorporé:

A l'adresse **15**, le bâtonnet **7** nous donne l'état de la sortie **DEF**.
Le bâtonnet **7** est **allumé** si **la sortie défaut est activée** et **sort du 0V**.
Le bâtonnet est **éteint** dans le cas **contraire**.



Remarques:

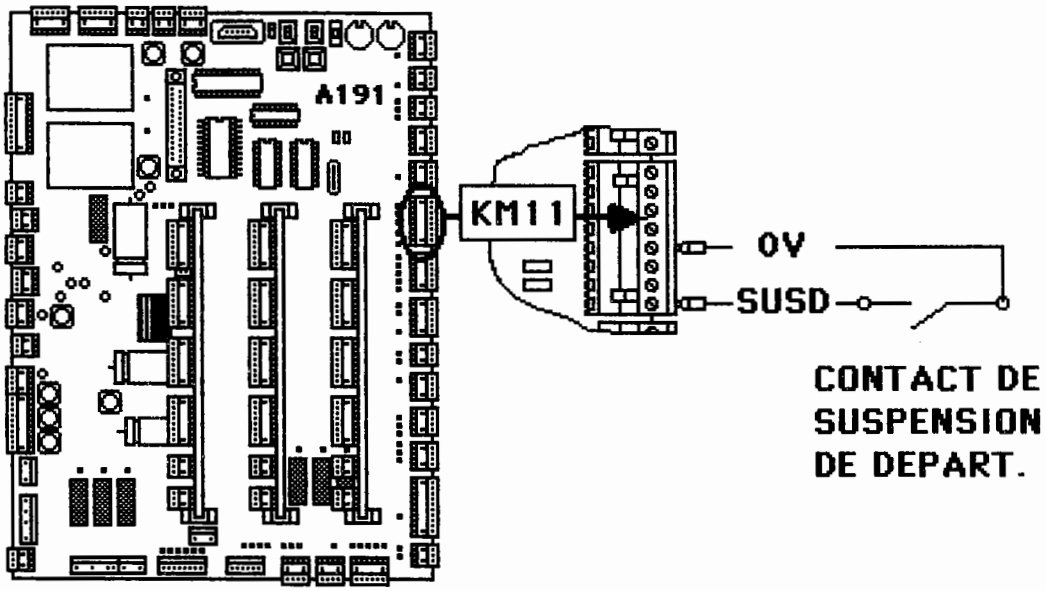
Les fils de raccordement de la signalisation " Défaut " (**DEF** et **24R**) doivent être insérés parmis les conducteurs basses tensions (inférieures ou égales à 24V).

3.3.11 La fonction " Suspension de Départ ".

Fonction:

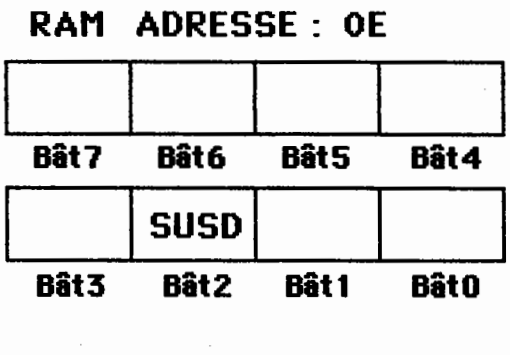
Cette fonction permet de " **suspendre** " le départ de l'appareil.
On utilise principalement cette fonction lorsque, pour des questions de consommation au démarrage, on ne souhaite pas que deux ou plusieurs ascenseurs puissent partir en même temps.
La fonction opérante est signalée par le code **08**.

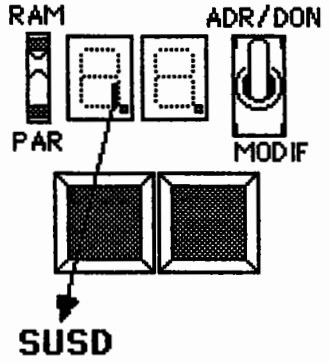
Raccordement:



Visualisation sur le bloc de diagnostis incorporé:

A l'adresse **OE**, le bâtonnet **2** nous donne l'état du contact de suspension de départ.
Le bâtonnet **2** est **allumé** lorsque le **contact est établi** pour **demander une suspension de départ**.
Le bâtonnet est **éteint** lorsque le contact est **ouvert en normal**.





Remarque:
Les fils de raccordement de la fonction Suspension départ (**SUSD** et **0V**) doivent être insérés parmi les conducteurs basses tensions (inférieures ou égales à 24V).

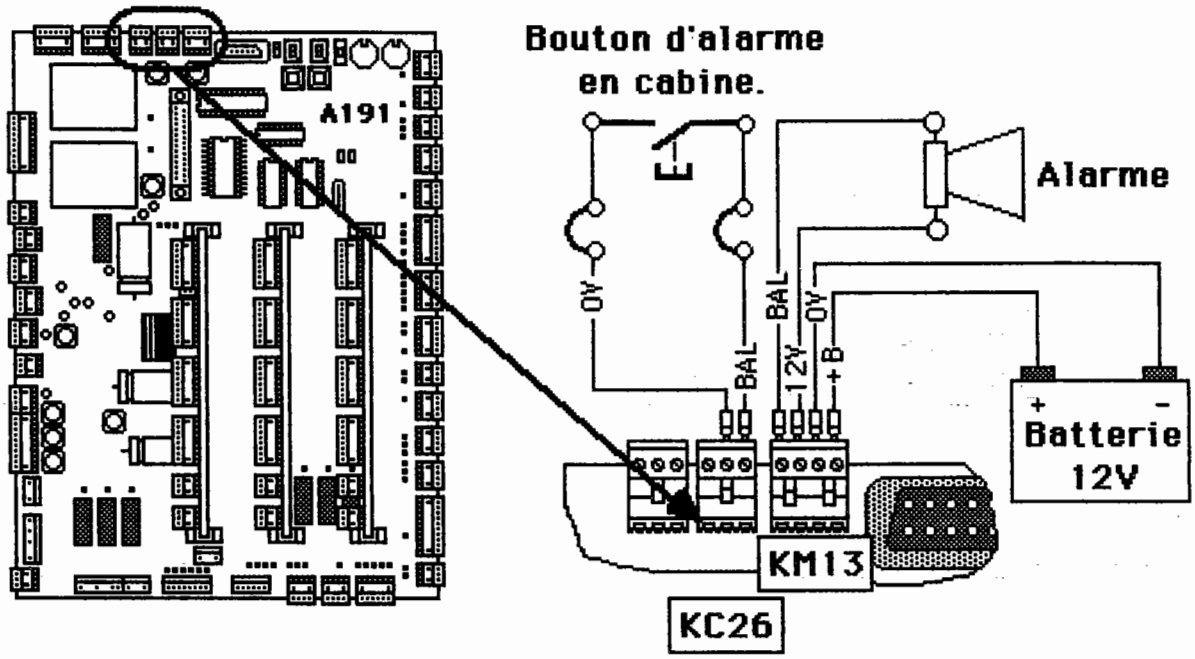
3.3.12 L'alarme et sa batterie.

Fonction:

En cas d'immobilisation de l'ascenseur, suite à une coupure du secteur, les éventuels passagers peuvent se manifester en appuyant sur le bouton d'alarme.

La batterie alimente le signal d'alarme.

Raccordement:



Remarque:

Les bornes **BAL**, **12V**, **+B** ne sont que des bornes " **Relais** " destinées à faciliter la mise en service de cette fonction.

3.4 LES RACCORDEMENTS EN GAINE.

3.4.1 Le contact ED

Fonction:

Le contact **ED** est préconisé lorsque l'utilisation de l'écran de calage bas ne donne pas satisfaction .

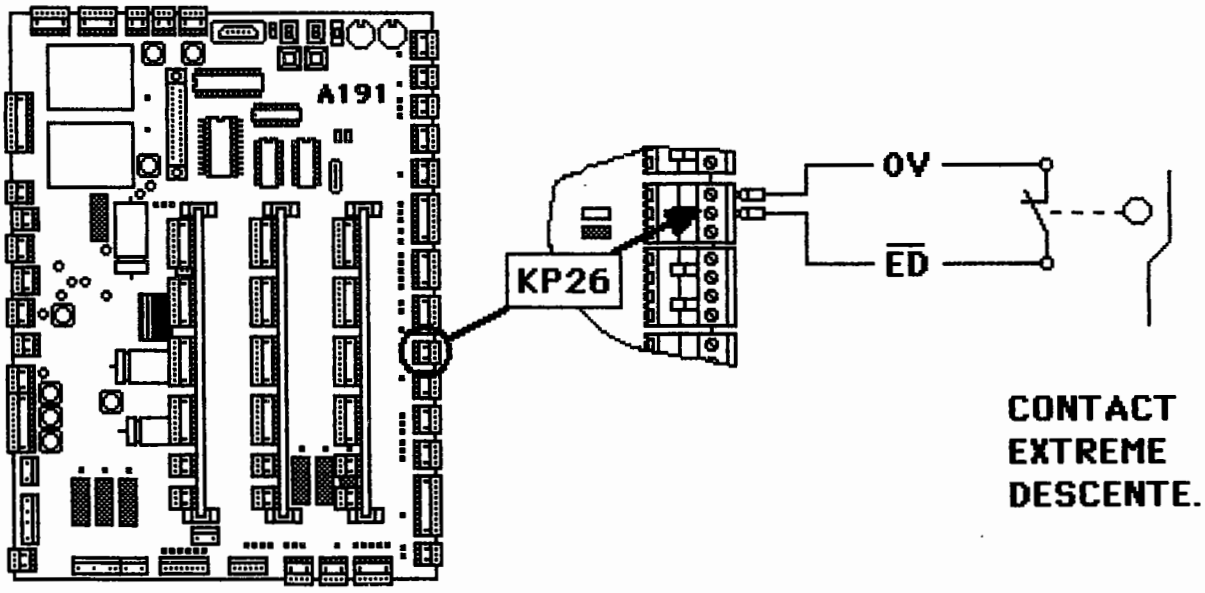
Le contact **ED** permet de connaître approximativement la position de la cabine dans la gaine après une remise sous tension.

La connaissance approximative de la position de la cabine (sur le contact **ED** ou en dehors de la zone **ED**) permet de déterminer le sens du premier déplacement pour aller se recaler.

Pour plus d'informations, vous pouver vous reporter au chapitre **3.6.1**, **page 75** dans lequel sont décrites les différentes séquences de recalages et plus particulièrement **page 81**.

L'utilisation du contact **ED** nécessite la programmation de cette fonction à l'adresse **07**, bâtonnet **1** qui doit être **allumé**.

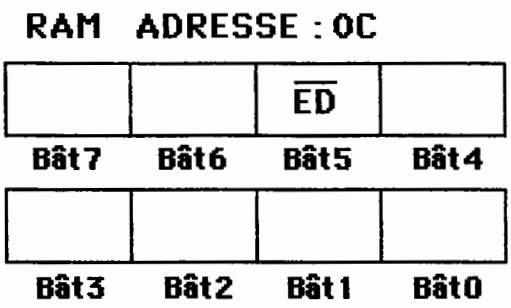
Raccordement:

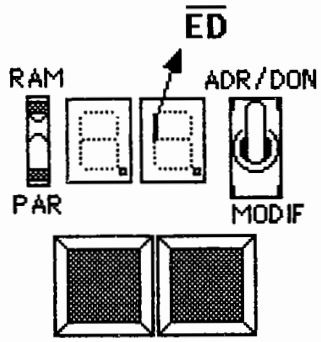


Si l'option **ED** n'est pas programmée, alors la **A191** ignore l'état de son entrée **ED**.

Visualisation sur le bloc de maintenance incorporé:

A l'adresse **0C**, le bâtonnet **5** nous donne l'état du contact **ED.**
Le bâtonnet **5** est **allumé** lorsque le **contact est ouvert**, c'est-à-dire si la cabine se trouve en dessous de l'écran codé inférieur.
Le bâtonnet **5** est **éteint** lorsque le **contact est établi**, c'est-à-dire si la cabine se trouve autre part.





Remarque:

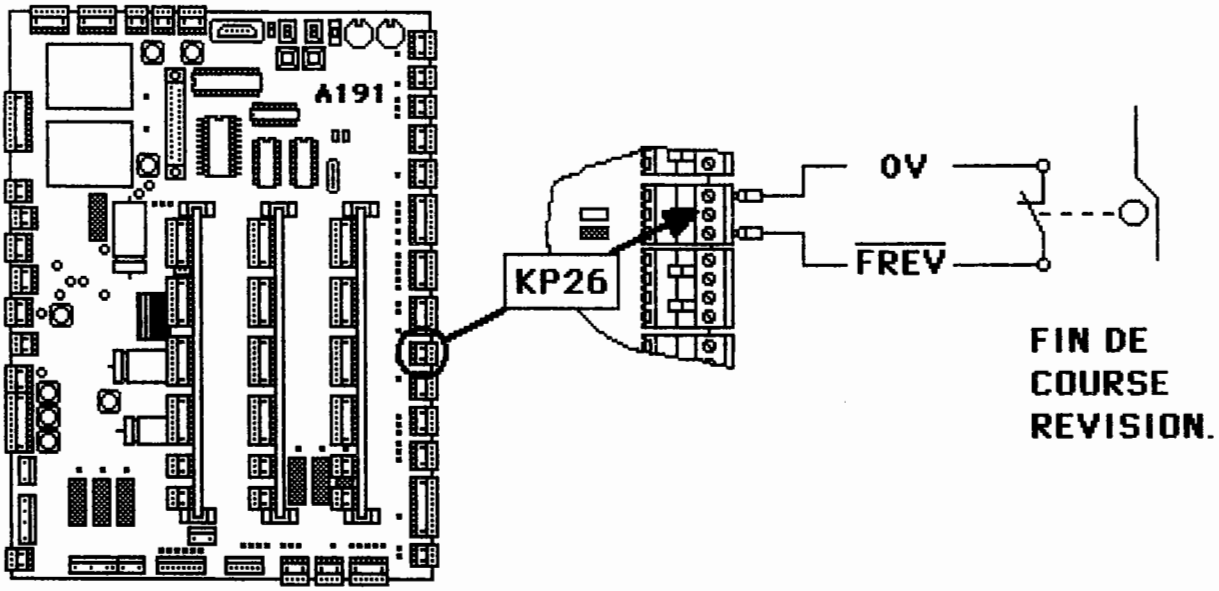
Les fils de raccordement **ED** et **0V** doivent être insérés parmi les fils " basses tensions " (inférieures ou égales à 24 V).

3.4.2 Le fin de course révision " FREV ".

Principe:

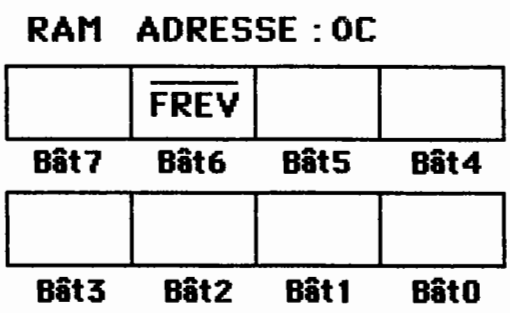
Ce fin de course est utilisé pour limiter le déplacement en révision en montée afin d'assurer la sécurité du personnel sur le toit de la cabine.

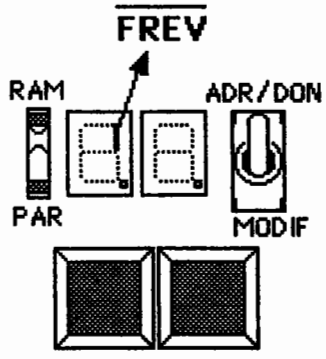
Raccordement:



visualisation sur le bloc de maintenance incorporé:

A l'adresse **0C**, le bâtonnet **6** nous donne l'état du contact **FREV**.
Le bâtonnet **6** est **éteint** lorsque le **contact est établi** en fonctionnement **normal**.
Le bâtonnet **6** est **allumé** lorsque le contact est **ouvert**, c'est-à-dire lorsque la cabine atteint **en inspection** le début de la zone interdite.





Défaut:

Lorsqu'on atteint le fin de course **FREV** , le code **16** apparaît.

Conséquence du défaut:

La cabine s'arrête immédiatement et seule la commande descente reste efficace. Le défaut **16** disparaît dès que le contact se rétablit.

Remarques:

Les fils de raccordement **FREV** et **0V** doivent être insérés parmi les fils " basses tensions " (inférieures ou égales à 24 V).

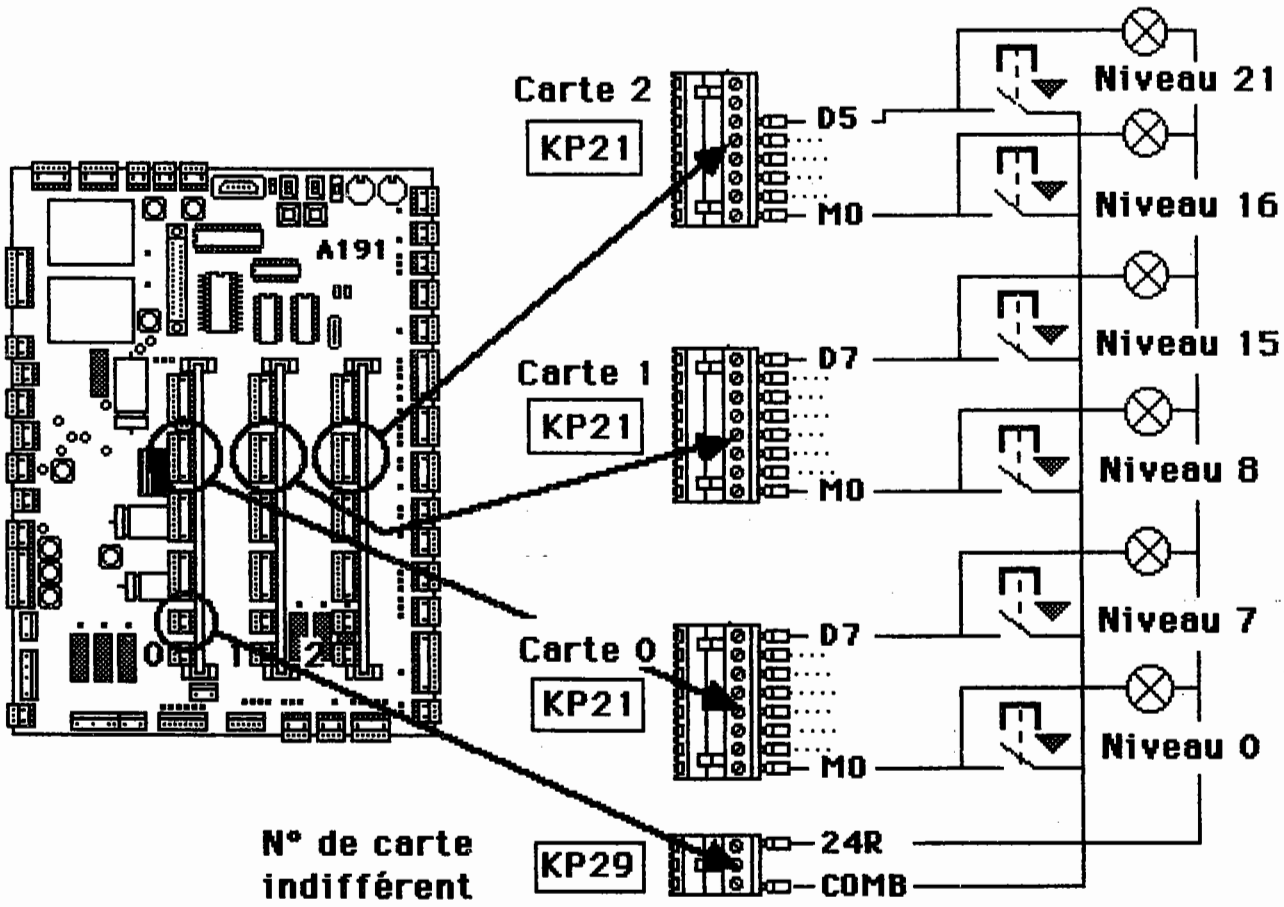
3.5 LES RACCORDEMENTS PALIERS.

3.5.1 Les appels paliers en blocage.

Principe:

Lorsque la cabine est " libre ", que le " **8** " de la chaine de sécurité est établi et que l'on appuie sur un des boutons d'appel palier, on provoque un déplacement de la cabine vers le niveau où a été effectué l'appel.

Raccordement:



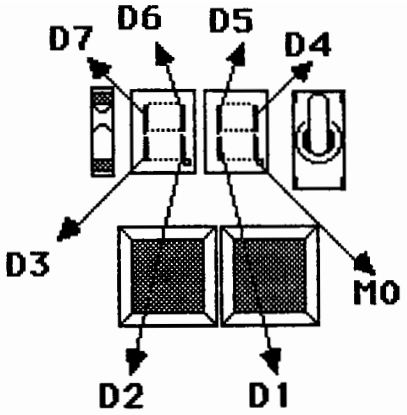
Exemple de raccordement pour un 22 niveaux.
On remarque qu'au niveau **0**, le bouton est raccordé sur l'entrée **M0**.

Visualisation sur le bloc de maintenance incorporé:

A l'adresse **06**, les bâtonnets **0** à **7** nous donnent l'état des contacts pour les niveaux **0** à **7** baptisés **M0 et D1** à **D7**.
Les bâtonnets sont **allumés** lorsque les contacts sont **établis** pour **faire un appel**.
Les bâtonnets sont **éteints** lorsque les contacts sont **ouverts** au **repos**.

RAM ADRESSE : 06

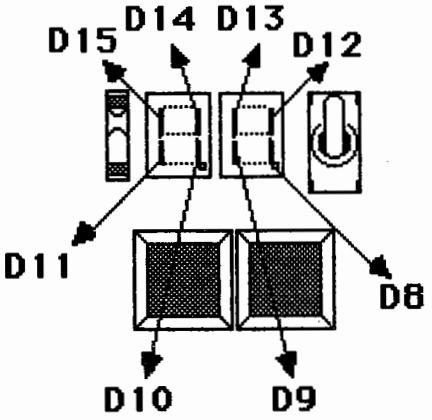
D7	D6	D5	D4
Bât7	Bât6	Bât5	Bât4
D3	D2	D1	M0
Bât3	Bât2	Bât1	Bât0



A l'adresse **07**, les bâtonnets **0** à **7** nous donnent l'état des contacts pour les niveaux **8** à **15** baptisés **D8** à **D15**.

RAM ADRESSE : 07

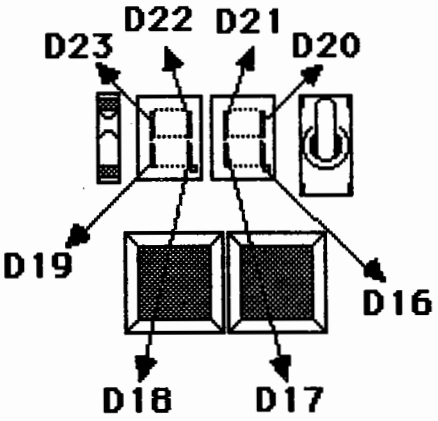
D15	D14	D13	D12
Bât7	Bât6	Bât5	Bât4
D11	D10	D9	D8
Bât3	Bât2	Bât1	Bât0



A l'adresse **08**, les bâtonnets **0** à **7** nous donnent l'état des contacts pour les niveaux **16** à **23** baptisés **D16** à **D23**.

RAM ADRESSE : 08

D23	D22	D21	D20
Bât7	Bât6	Bât5	Bât4
D19	D18	D17	D16
Bât3	Bât2	Bât1	Bât0



Remarques :
Ne câbler que les appels nécessaires.

Les fils de raccordements des envois cabine doivent être insérés dans le pendentif "basses tensions" (inférieures ou égales à 24V).

La priorité cabine: s'agissant d'une configuration en blocage, sitôt le premier envoi cabine pris en compte, tout ordre complémentaire est ignoré. Ce premier envoi est prioritaire sur les appels paliers lorsque la porte est ouverte (ENREGISTREMENT PORTE OUVERTE) et 3 secondes après la fermeture.

Comme vous l'avez remarqué sur les dessins, la **A191** est constituée d'un **porteur** (référence **N10**) sur lequel peuvent être " plantées " trois **cartes d'étages** (référence **N11**).

On peut connecter sur chaque carte d'étages N11:

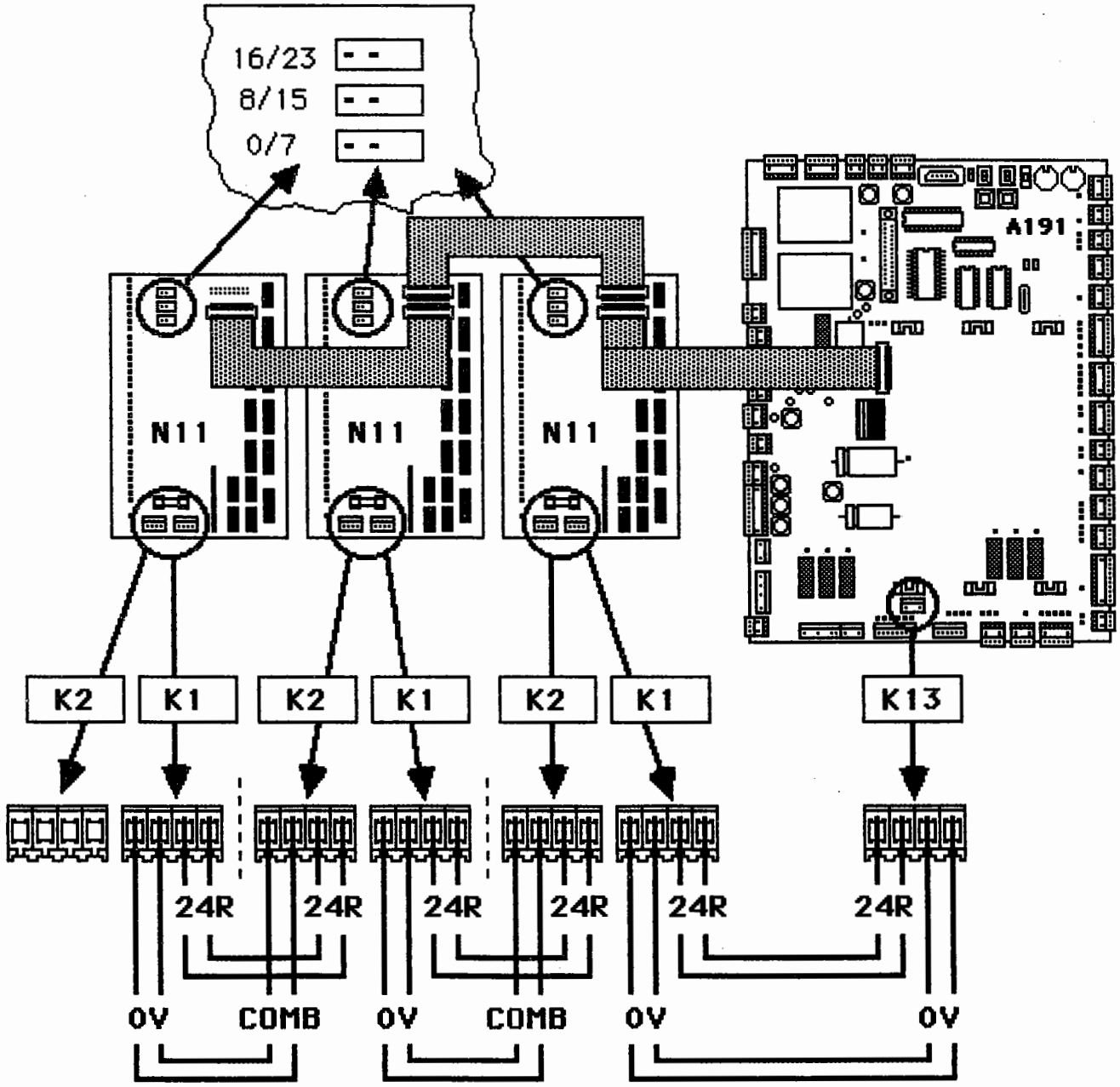
- **8** boutons d'**envois Cabines** et leurs quittances,
- **8** boutons d'**appels Palier** pour Monter et leurs quittances,
- **8** boutons d'**appels Paliers** pour Descendre et leurs quittances.
- **8 sorties Positionnement**.

Lorsque la **A191** est destinée à **desservir 2 à 8 niveaux**, elle est équipée alors d'**une carte N11 numérotée 0**.

Lorsque la **A191** est destinée à desservir **9 à 16 niveaux**, elle est équipée alors de **2 cartes N11 numérotées 0 et 1**.

Lorsque la **A191** est destinée à desservir **17 à 24 niveaux**, elle est équipée alors de **3 cartes N11 numérotées 0, 1 et 2.**

Les trois cartes N11 sont identiques. La différenciation entre ces trois cartes se fait en positionnant le cavalier en fonction des niveaux desservis comme indiqué ci-dessous:



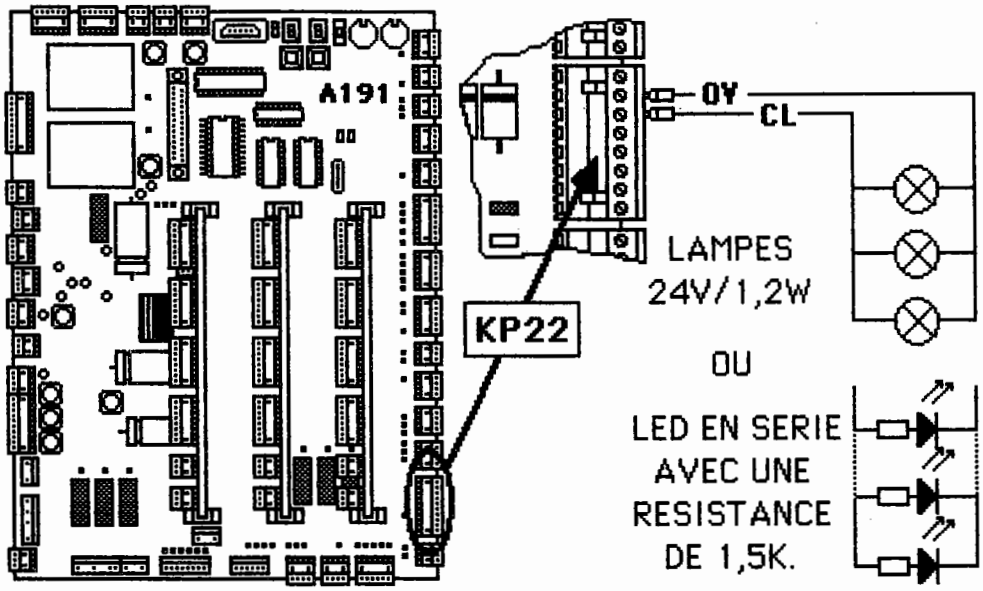
3.5.2 La signalisation " Occupé ".

Fonction:

La manoeuvre **A191** permet d'allumer des voyants " **Occupé** ".
L'allumage de ces voyants s'effectue :

- à l'ouverture des portes
- pendant le temps de priorité cabine.
- sur appel alors que l'appareil est présent.
- en cas d'indisponibilité de l'appareil suite à un défaut.

Raccordement:

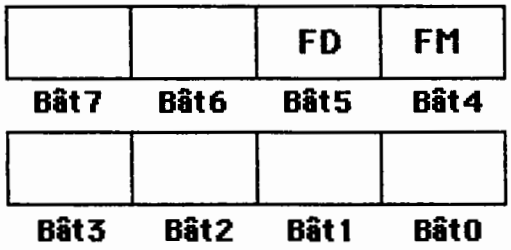


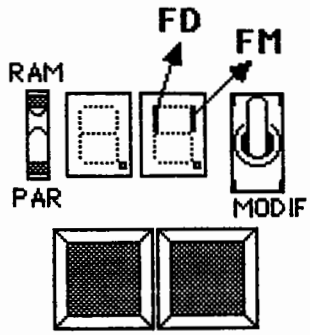
La signalisation " **Occupé** " est générée par l'intermédiaire des relais **FM** et **FD** (Flèche Montée et Flèche Descente).
Quand **FM** ou **FD** est activé, on récupère le signal 24R sur la sortie **CL**.
Si les flèches ont été programmées clignotantes, alors la signalisation " **Occupé** " sera clignotante.

Visualisation sur le bloc de maintenance incorporé:

On visualise en fait l'état des sorties **FM** et **FD** pour savoir si la sortie **CL** est activée.

A l'adresse **15**, les bâtonnets **4** et **5** nous donnent respectivementl'état des sorties **FM** et **FD** et donc de **CL**.
Les bâtonnets correspondant sont **allumés** lorsque les sorties **FM** ou **FD** sont **activées et sortent du 24 Volts**.
Les bâtonnets sont **éteints** lorsque la sortie **CL** est **désactivée**.





Remarques:

La consommation maximum sur la sortie **CL** est de **1,5A**.
La tension moyenne au **24R** est environ de **20V**.

Il est bien évident que les signalisation " Occupé " en machinerie et au palier réagissent de la même façon.

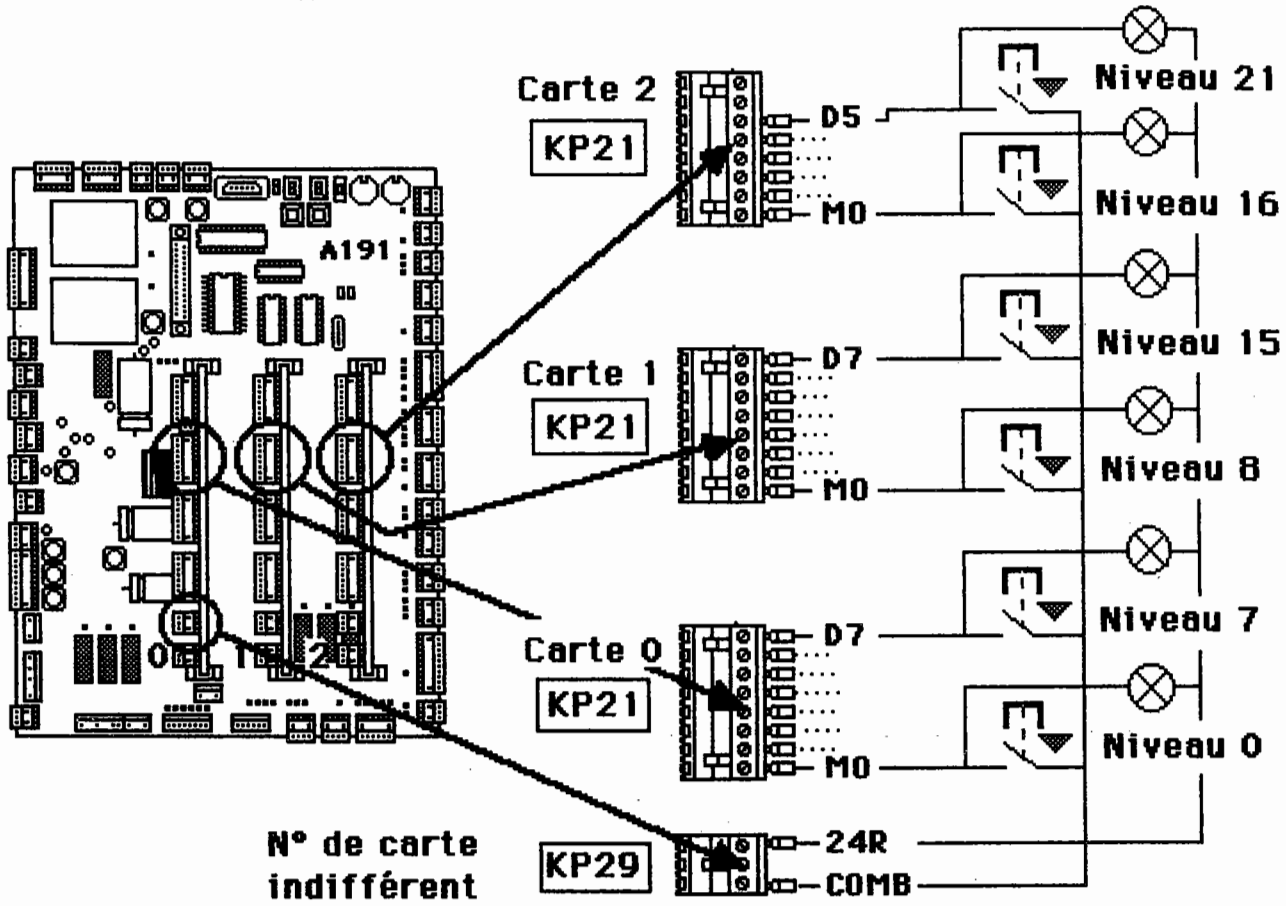
Les fils de raccordement de la signalisation " **Occupé** " **CL** et **0V** doivent être insérés parmi les conducteurs basses tensions (inférieures ou égales à 24V).

3.5.3 Les appels paliers en Collective Descente, sans sous-sol.

Principe:

La manoeuvre permet également la mémorisation des appels pour effectuer le " ramassage " en descente.

Raccordement:



Exemple de raccordement pour un site 22 niveaux.
On remarque qu'au niveau **0**, le bouton est raccordé sur l'entrée **M0**.

Le raccordement se fait sur les mêmes entrées qu'en blocage.

Veuillez vous reporter page **50** pour visualiser les entrées des niveaux **0** à **23** baptisées **M0, D1** à **D23** sur le bloc de maintenance incorporé.

CONCERNANT LES QUITTANCES:

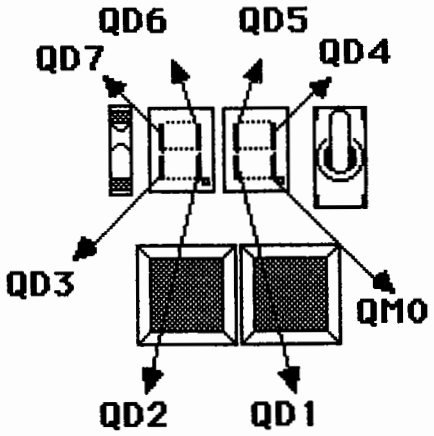
De façon générale, chaque quittance est reliée entre l'entrée du bouton correspondant et le **24R**.
L'entrée " devient " , après enregistrement de l'ordre, une sortie qui sort du **0 Volt** pour activer un voyant lumineux dont l'autre extrémité est reliée au **24R**.

Visualisation sur le bloc de maintenance incorporé:

A l'adresse **1C**, les bâtonnets **0** à **7** nous donnent respectivement l'**état des quittances Descentes** pour les niveaux **0** à **7** baptisés **QM0**, **QD1** à **QD7**.
Les bâtonnets correspondant sont **allumés** lorsqu'un ou plusieurs ordres ont été **enregistrés** et que les " **sorties** " fournissent du **0** Volt. Les bâtonnets sont **éteints** dans le cas **contraire**.

RAM ADRESSE : 1C

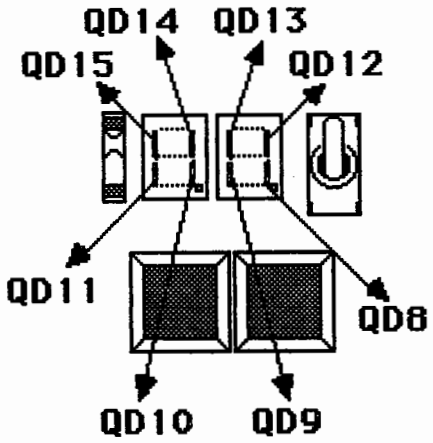
QD7	QD6	QD5	QD4
Bât7	Bât6	Bât5	Bât4
QD3	QD2	QD1	QM0
Bât3	Bât2	Bât1	Bât0



A l'adresse **1D**, les bâtonnets **0** à **7** nous donnent respectivement l'**état des quittances Descentes** pour les niveaux **8** à **15** baptisés **QD8** à **QD15**.

RAM ADRESSE : 1D

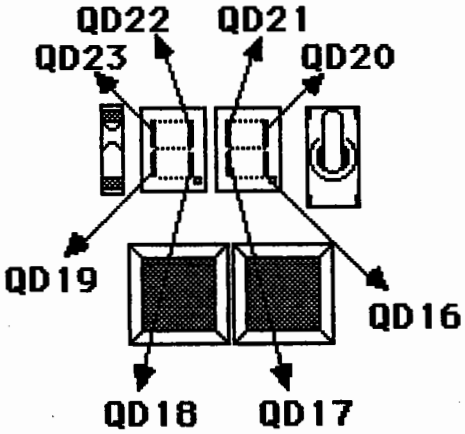
QD15	QD14	QD13	QD12
Bât7	Bât6	Bât5	Bât4
QD11	QD10	QD9	QD8
Bât3	Bât2	Bât1	Bât0



A l'adresse **1E**, les bâtonnets **0** à **7** nous donnent respectivement l'**état des quittances Descentes** pour les niveaux **16** à **23** baptisés **QD16** à **QD23**.

RAM ADRESSE : 1E

QD23	QD22	QD21	QD20
Bât7	Bât6	Bât5	Bât4
QD19	QD18	QD17	QD16
Bât3	Bât2	Bât1	Bât0

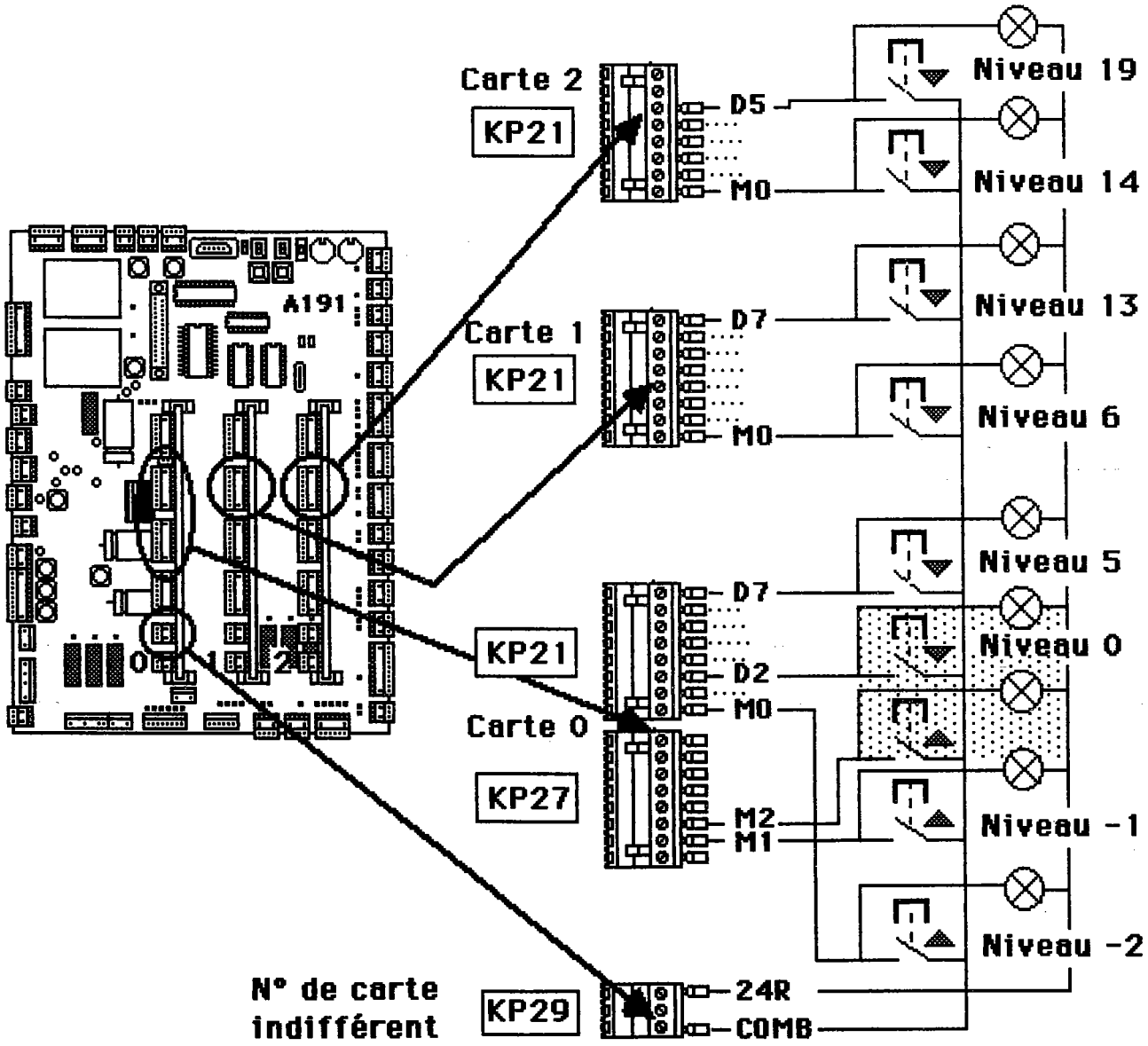


3.5.4 Les appels paliers en Collective Descente, avec sous -sols.

Principe:

La manoeuvre permet la mémorisation des appels et effectue le " ramassage " en **Descente** pour les niveaux situés au **dessus** du niveau principal et en **Montée** pour les niveaux situés au **dessous** du niveau principal.

Raccordement:



Exemple de raccordement pour un site 22 niveaux.

On remarque qu'au niveau le plus bas, le bouton est raccordé sur l'entrée **M0**.

Dans cette représentation, **le niveau 0 est sélectif** à savoir que la cabine ne s'arrêtera en descente que si le bouton pour descendre a été appuyé; de même, la cabine ne sarrêtera en montée que si le bouton pour monter à été appuyé.

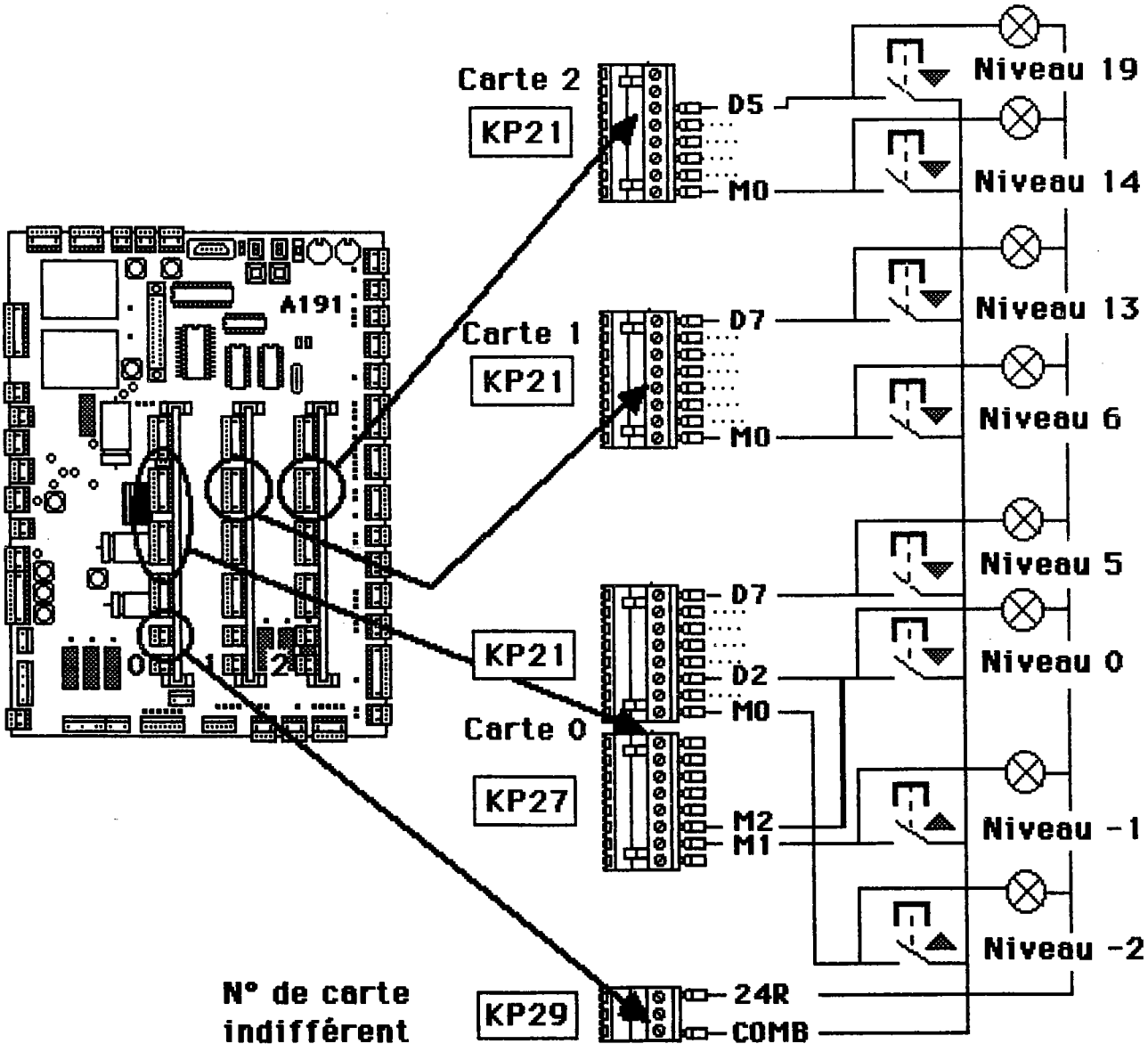
Ce montage nécessite bien évidemment **2 boutons-poussoir** au **niveau principal**.

Il arrive souvent, dans le cadre de modernisations, que la pose d'un bouton supplémentaire au niveau principal soit un problème.

On pourra alors ne raccorder qu'un seul bouton en ayant pris soin de programmer **l'effacement des 2 appels** lors de l'arrivée de la cabine **à ce niveau**.

Cette programmation se fait à l'adresse **08**, le bâtonnet **3** doit être **allumé**.

Raccordement:



Exemple de raccordement pour un site 22 niveaux.

On remarque qu'au niveau le plus bas, le bouton est raccordé sur l'entrée **M0**.
On remarque également que les entrées **D2** et **M2** sont sollicitées en même temps par **le bouton unique du niveau 0**.

CONCERNANT LES APPELS POUR DESCENDRE:

Le raccordement se fait sur les mêmes entrées qu'en blocage.
Veuillez vous reporter **page 50** pour visualiser les entrées des niveaux **0** à **23** baptisées **M0**, **D1** à **D23** sur le bloc de maintenance incorporé.

CONCERNANT LES QUITTANCES POUR DESCENDRE:

Comme nous l'avons déjà vu, chaque quittance est reliée entre l'entrée du bouton correspondant et le **24R**.
L'entrée " devient " , après enregistrement de l'ordre, une " sortie" qui sort du **0 Volt** pour activer un voyant lumineux dont l'autre extrémité est reliée au **24R**.
Voir page 55 la visualisation des quittances pour Descendre sur le bloc de maintenance incorporé.

CONCERNANT LES APPELS POUR MONTER:

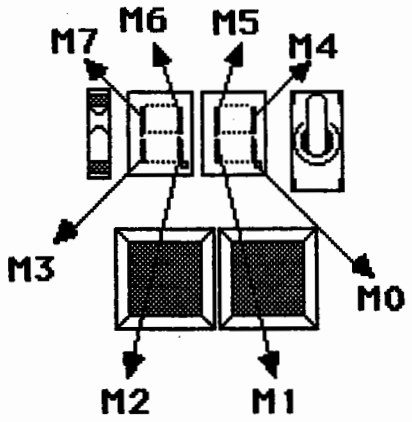
Visualisation sur le bloc de maintenance incorporé:

A l'adresse **03**, les bâtonnets **0** à **7** nous donnent l'état des contacts pour les niveaux **0** à **7** baptisés **M0 à M7**.

Les bâtonnets sont **allumés** lorsque les contacts sont **établis** pour **faire un appel**.
Les bâtonnets sont **éteints** lorsque les contacts sont **ouverts** au **repos**.

RAM ADRESSE : 03

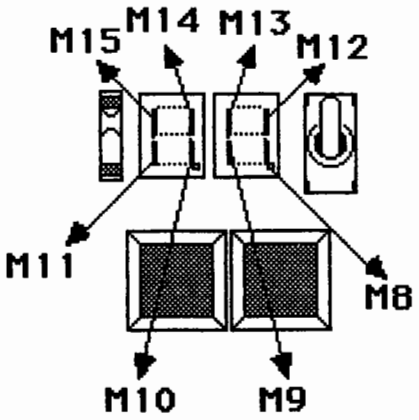
M7	M6	M5	M4
Bât7	Bât6	Bât5	Bât4
M3	M2	M1	M0
Bât3	Bât2	Bât1	Bât0



A l'adresse **04**, les bâtonnets **0** à **7** nous donnent l'état des contacts pour les niveaux **8** à **15** baptisés **M8** à **M15**.

RAM ADRESSE : 04

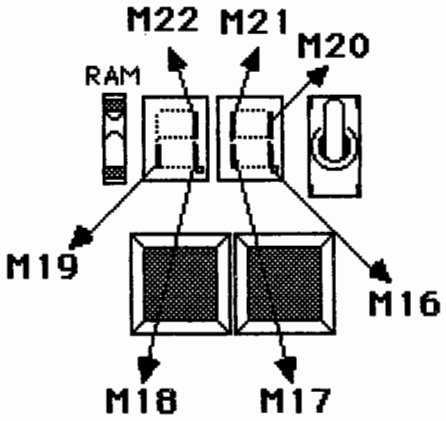
M15	M14	M13	M12
Bât7	Bât6	Bât5	Bât4
M11	M10	M9	M8
Bât3	Bât2	Bât1	Bât0



A l'adresse **05**, les bâtonnets **0** à **6** nous donnent l'état des contacts pour les niveaux **16** à **23** baptisés **M16** à **M22**.

RAM ADRESSE : 05

	M22	M21	M20
Bât7	Bât6	Bât5	Bât4
M19	M18	M17	M16
Bât3	Bât2	Bât1	Bât0



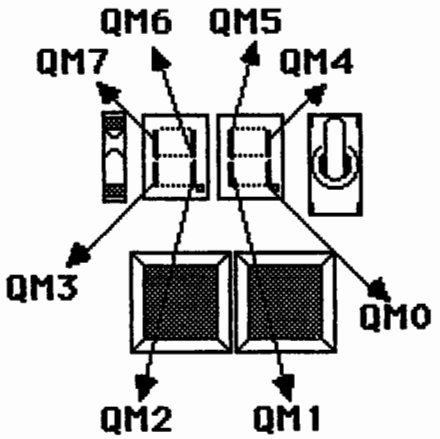
CONCERNANT LES QUITTANCES POUR MONTER:

<u>Visualisation sur le bloc de maintenance incorporé:</u>

A l'adresse **19**, les bâtonnets **0** à **7** nous donnent respectivement l'**état des quittances Montées** pour les niveaux **0** à **7** baptisés **QM0** à **QM7**.
Les bâtonnets correspondant sont **allumés** lorsqu'un ou plusieurs ordres ont été **enregistrés** et les " sorties " fournissent du **0** Volt.
Les bâtonnets sont **éteints** dans le cas **contraire**.

RAM ADRESSE : 19

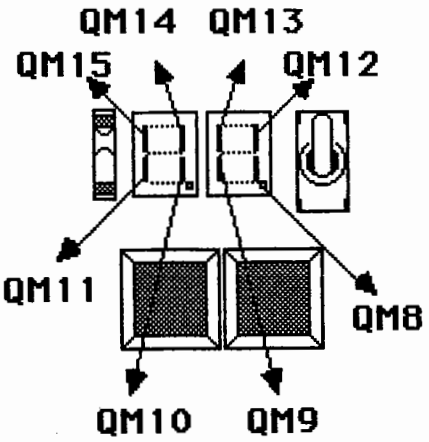
QM7	QM6	QM5	QM4
Bât7	Bât6	Bât5	Bât4
QM3	QM2	QM1	QM0
Bât3	Bât2	Bât1	Bât0



A l'adresse **1A**, les bâtonnets **0** à **7** nous donnent respectivement l'**état des quittances Montées** pour les niveaux **8** à **15** baptisés **QM8** à **QM15**.

RAM ADRESSE : 1A

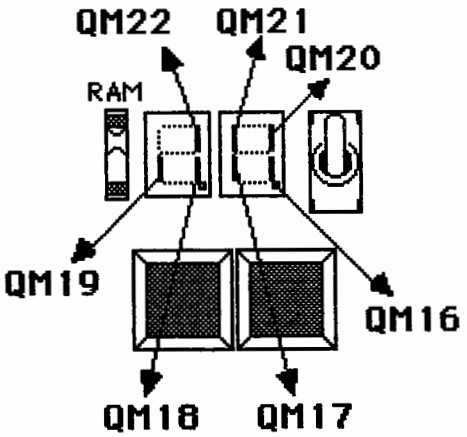
QM15	QM14	QM13	QM12
Bât7	Bât6	Bât5	Bât4
QM11	QM10	QM9	QM8
Bât3	Bât2	Bât1	Bât0



A l'adresse **1B**, les bâtonnets **0** à **6** nous donnent respectivement l'**état des quittances Montées** pour les niveaux **16** à **22** baptisés **QM16** à **QM22**.

RAM ADRESSE : 1B

	QM22	QM21	QM20
Bât7	Bât6	Bât5	Bât4
QM19	QM18	QM17	QM16
Bât3	Bât2	Bât1	Bât0

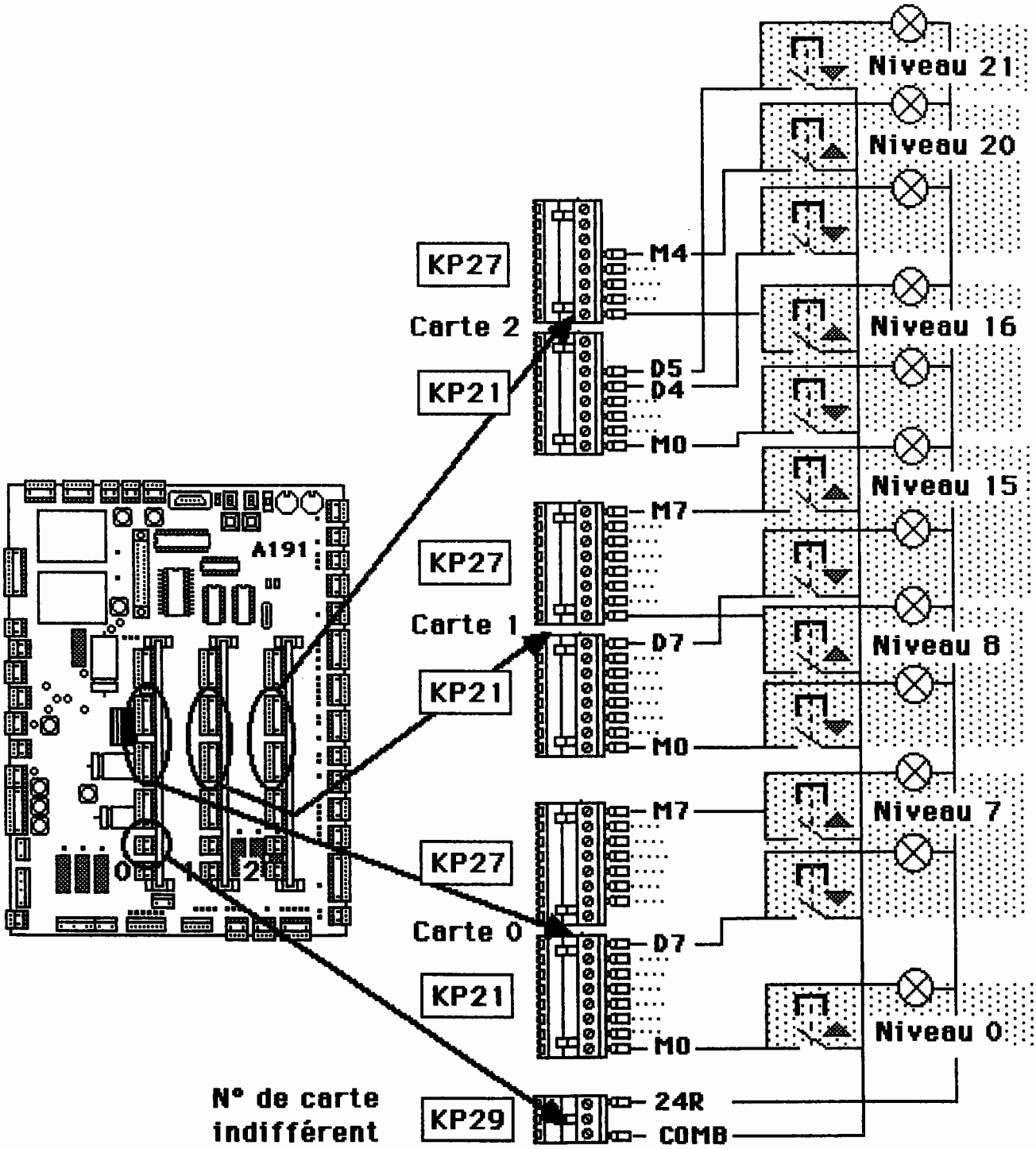


3.5.5 Les appels paliers en Collective Complète.

Principe:

La manoeuvre permet la mémorisation des appels et effectue le " ramassage " en descente et en montée.

Raccordement:



Exemple de raccordement pour un 22 niveaux.

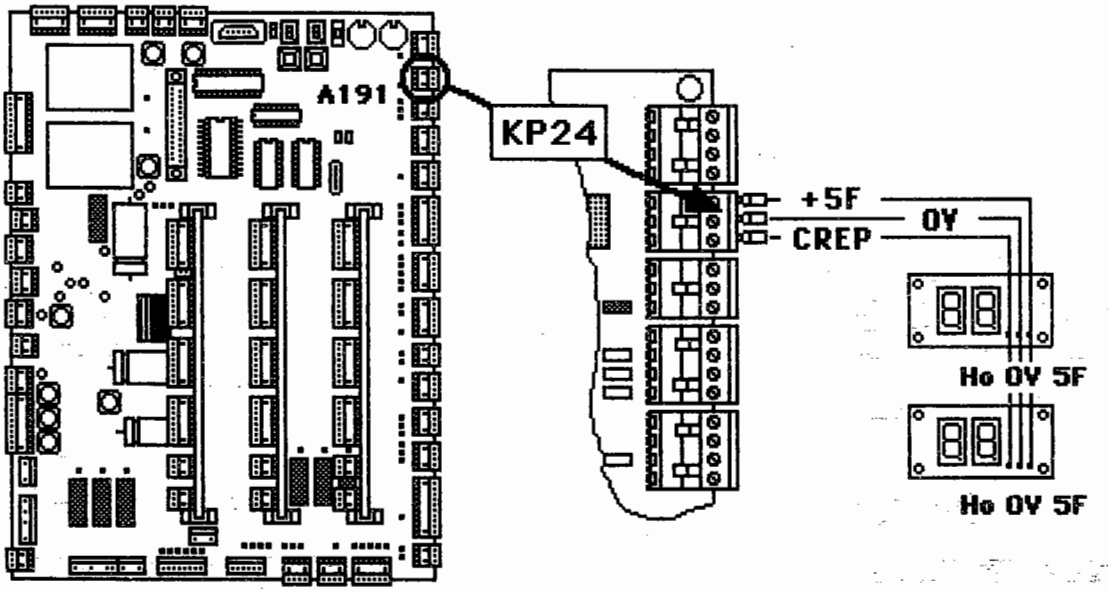
Pour la visualisation sur le bloc de diagnostic incorporé des Appels pour la Montée et la Descente, ainsi que des Quittances palières correspondantes, veuillez vous reporter dans les pages précédentes.

3.5.6 Le répétiteur de position au palier.

Principe:

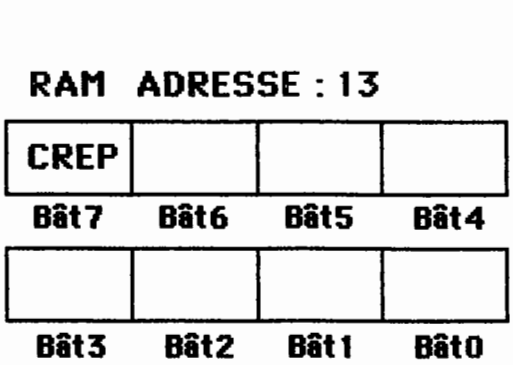
Les informations nécessaires à la signalisation du niveau de présence sont codées par la manoeuvre **A191** et sortent sous forme de trains d'impulsions sur un seul fil (**CREP**).
Cette information **CREP** peut être raccordée à un afficheur digital conçu à cet effet (**P200, P1200, P201, P1201, P300**).
Le code reçu par ces afficheurs permet la signalisation des nombres **-19** à **+19** .

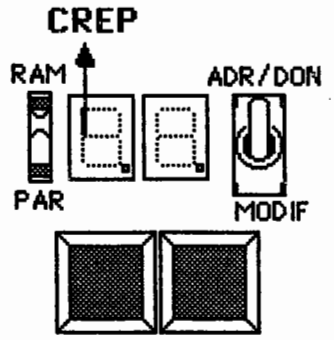
Raccordement:



Visualisation sur le bloc de maintenance incorporé:

A l'adresse **13**, le bâtonnet **7** nous donne l'état du **CREP**.
Le bâtonnet papillotte constamment.





Remarques:

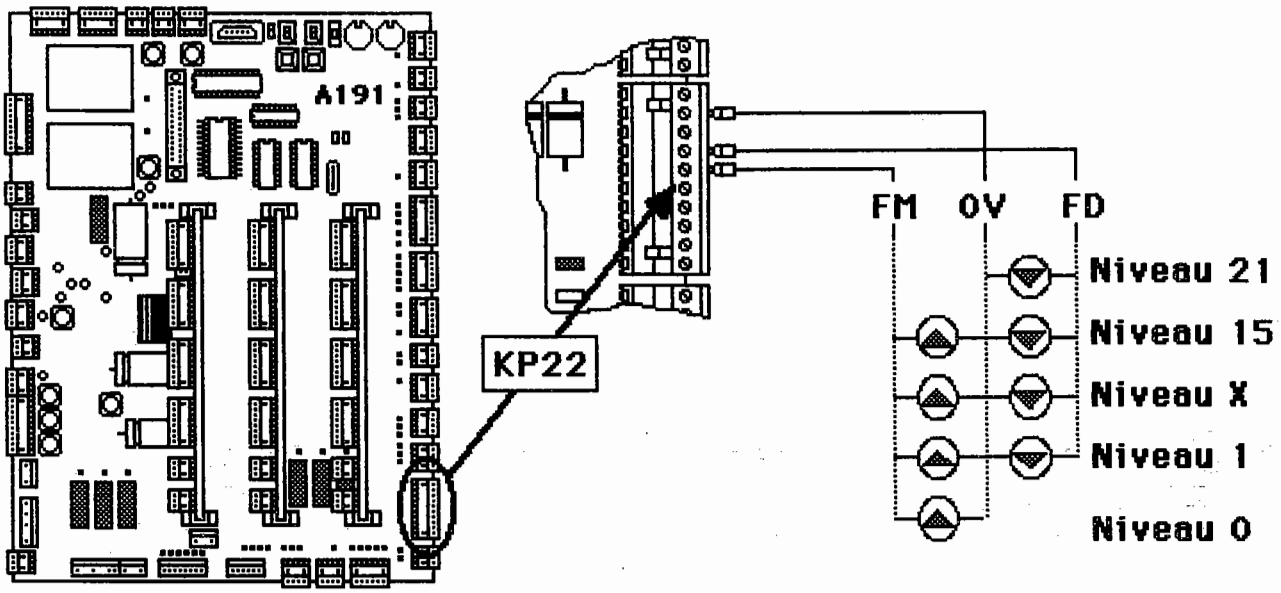
On peut mettre en parallèle **12** afficheurs au maximum.
Les fils de raccordement des afficheurs doivent être insérés dans le pendentif " basses tensions " (inférieures ou égales à 24V).

3.5.7 Les flèches de sens.

Fonction:

Ces flèches indiquent le sens de déplacement de la cabine.
Lorsque l'appareil n'a pas d'orientation, les deux flèches restent allumées pendant **9** secondes environ avant de s'éteindre.

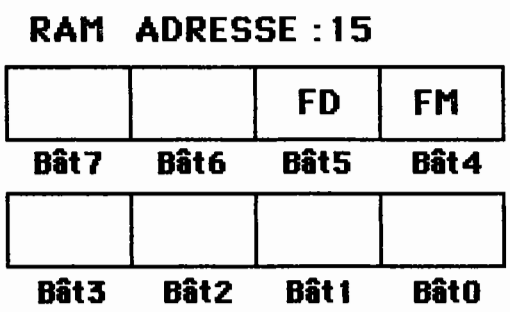
Raccordement:

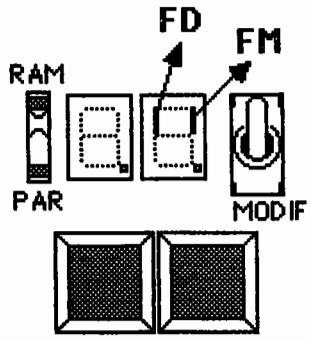


Exemple de raccordement pour un 22 niveaux.

Visualisation sur le bloc de maintenance incorporé:

A l'adresse **15**, les bâtonnets **4** et **5** nous donnent respectivement l'état des sorties **FM** et **FD**.
Les bâtonnets correspondant sont **allumés** lorsque les sorties **FM** ou **FD** sont **activées et sortent du 24 Volts**.
Les bâtonnets sont **éteints** dans le cas contraire.





Remarques:
Les fils de raccordement des flèches de sens **FM** et **FD** doivent être insérés parmis les conducteurs basses tensions (inférieures ou égales à 24V).

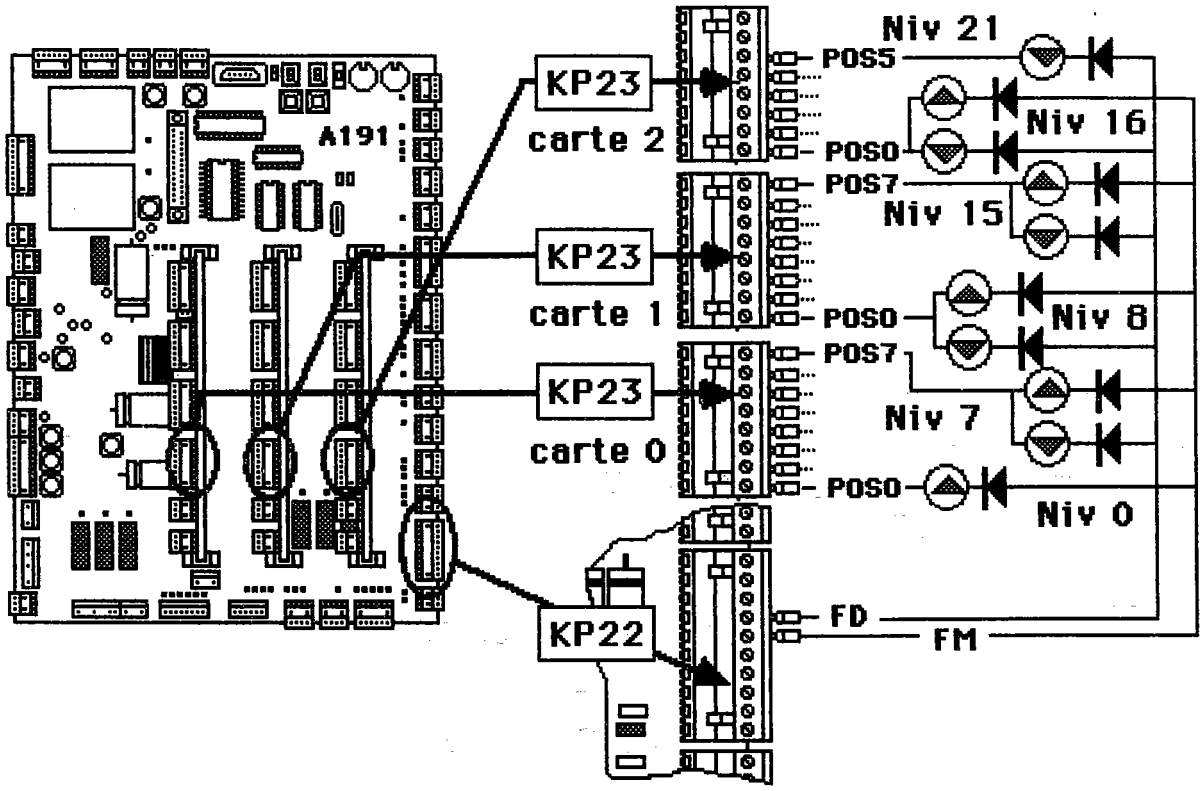
3.5.8 Les flèches " prochain départ ".

Principe:

Les flèches " **Prochain Départ** " permettent à l'utilisateu attendant au palier de connaître le sens du prochain déplacement lorsque la cabine arrive. Quand l'appareil est libre, les deux flèches restent allumées **9** secondes environ avant de s'éteindre.

L'utilisation de cette fonction nécessite sa programmation à l'adresse **08**, le bâtonnet **4** doit être allumé.

Raccordement:



Exemple de raccordement pour un site 22 niveaux.

Les sorties **FM** et **FD** sont activées et sortent du 24R de la même façon que les flèches de sens. La différence réside dans le fait qu'on ramène du **0 Volt** par l'intermédiaire des sorties positionnement **POS0** à **POS23**.

Les sorties positionnement s'activent une à la fois et sortent du **0 Volt**. La programmation des " **Flèches Prochain Départ** " fait que la sortie **POSN** est **activée** au début de la zone " **PV** " du niveau **N** et **désactivée** au départ suivant.

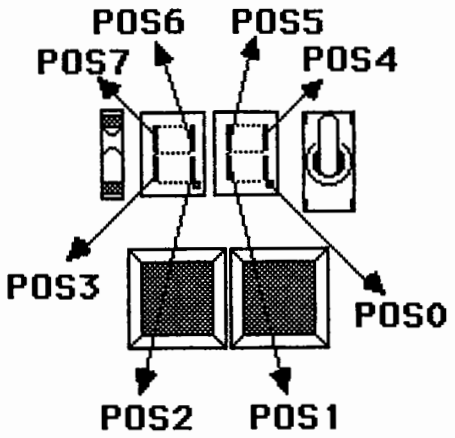
Visualisation sur le bloc de maintenance incorporé:

A l'adresse **1F**, les bâtonnets **0** à **7** nous donnent respectivement l'**état des sorties positionnement POS0** à **POS7**. Le bâtonnet correspondant est **allumé** lorsqu'une sortie est activée et sort du **0 Volt**.

Le bâtonnet est **éteint** dans le cas **contraire**.

RAM ADRESSE : 1F

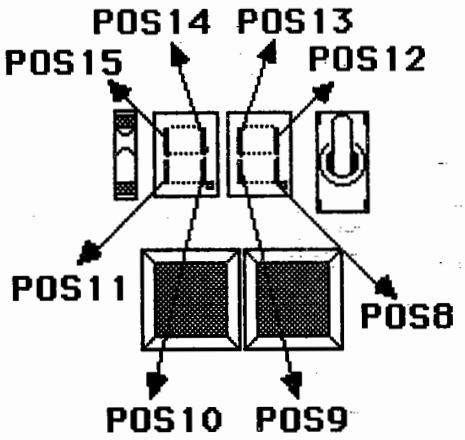
POS7	POS6	POS5	POS4
Bât7	Bât6	Bât5	Bât4
POS3	POS2	POS1	POS0
Bât3	Bât2	Bât1	Bât0



A l'adresse **20**, les bâtonnets **0** à **7** nous donnent respectivement l'**état des sorties positionnement POS8** à **POS15**.

RAM ADRESSE :20

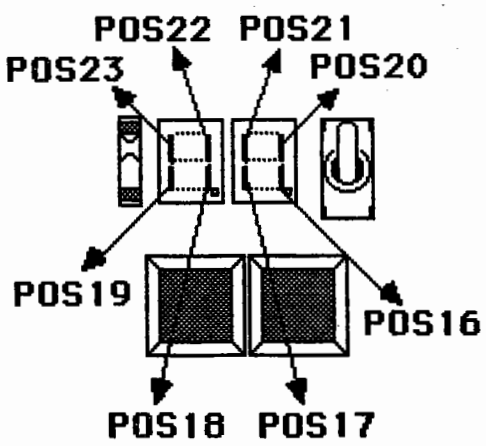
POS15	POS14	POS13	POS12
Bât7	Bât6	Bât5	Bât4
POS11	POS10	POS9	POS8
Bât3	Bât2	Bât1	Bât0



A l'adresse **21**, les bâtonnets **0** à **7** nous donnent respectivement l'**état des sorties positionnement POS16** à **POS23**.

RAM ADRESSE : 21

POS23	POS22	POS21	POS20
Bât7	Bât6	Bât5	Bât4
POS19	POS18	POS17	POS16
Bât3	Bât2	Bât1	Bât0



Remarque:

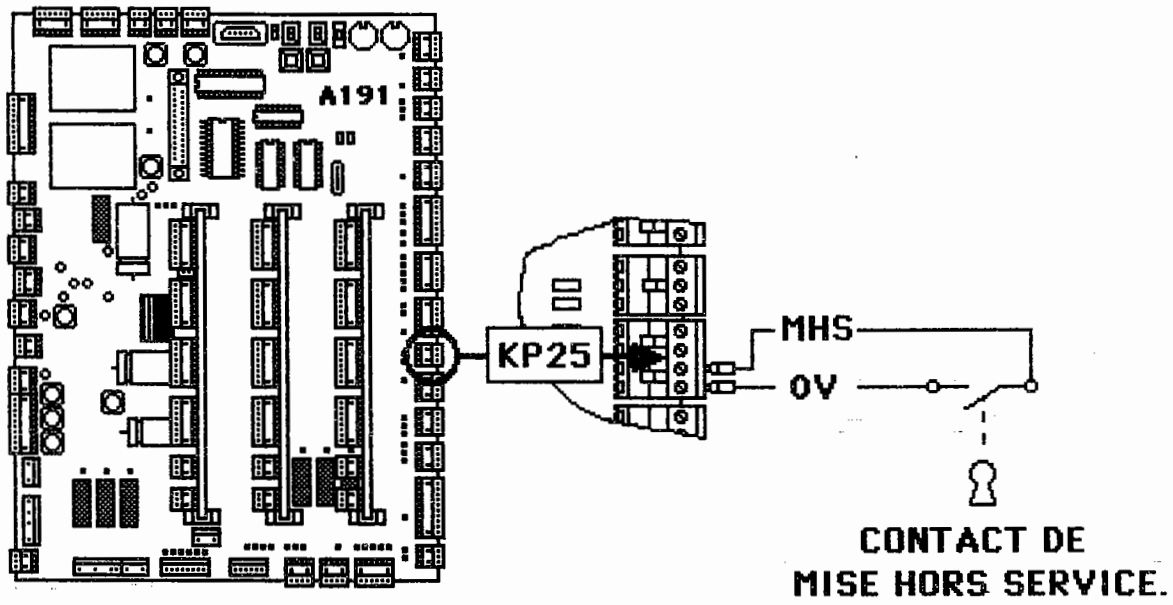
Les fils de raccordement des flèches " **Prochain Départ** " **FM** , **FD** ainsi que les différentes sorties **POSN** doivent être insérés parmi les conducteurs basses tensions (inférieures ou égales à 24V).

3.5.9 La fonction " Mise Hors Service ".

Principe:

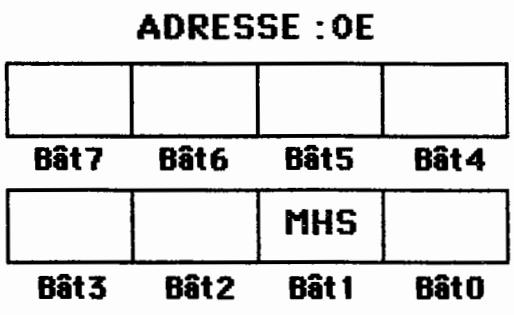
La fonction " **Mise Hors Service** " permet d'interdire l'utilisation de l'appareil en inhibant les boutons d'envois et d'appels.
La fontion opérante est signalée par le voyant " **Hors Service** " ainsi que par le code de défaut **50** qui clignote sur le bloc de maintenance incorporé.

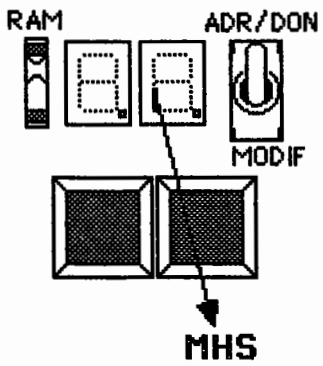
Raccordement:



Visualisation sur le bloc de maintenance incorporé:

A l'adresse **OE**, le bâtonnet **1** nous donne l'état du contact **MHS**.
Le bâtonnet **1** est **allumé** lorsque le contact est **établi** pour **demander la fonction**.
Il est **éteint** dans le cas **contraire**.





Remarques:

Il est possible de mettre l'appareil " **Hors Service** " là ou il est ou à son prochain arrêt. Pour ce faire, il suffit de programmer à l'adresse **20** les bâtonnets **6** et **7** qui doivent être **éteints**.

Il est possible de mettre l'appareil " **Hors Service** " à un niveau particulier de stationnement programmable à l'adresse **43**.
Dans ce cas, si on active l'entrée Mise Hors Service pendant que l'appareil se déplace dans la direction opposée au niveau de Stationnement " **Hors Service** " programmé à l'adresse **43**, on s'arrête au prochain niveau demandé puis la cabine retourne au niveau de stationnement.

Le stationnement " **Hors Service** " de la cabine s'effectue portes ouvertes.Il est néanmoins possible d'imposer que l'appareil stationne portes fermées en programmant dans les paramètres, à l'adresse **09**, le bâtonnet **2** qui doit être **allumé**.

Les fils de raccordement de la fonction Mise Hors Service (**MHS** et **0V**) doivent être insérés parmi les conducteurs basses tensions (inférieures ou égales à 24V).

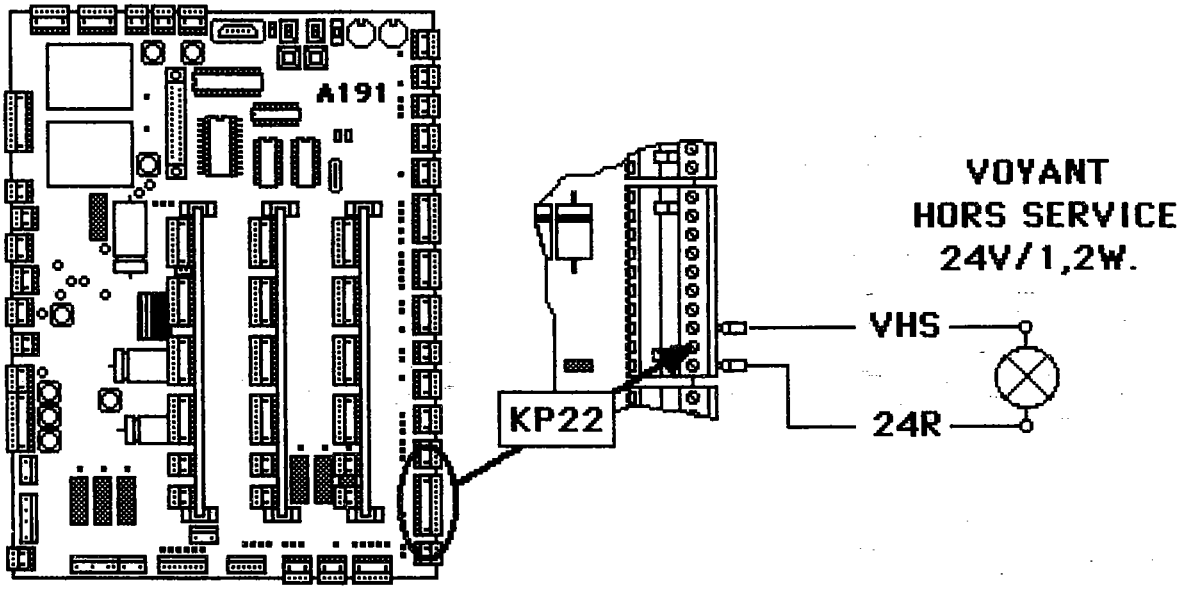
La fontion " Pompier " est prioritaire sur la fonction " Mise Hors Service ".

3.5.10 La signalisation " Hors Service ".

Fonction:

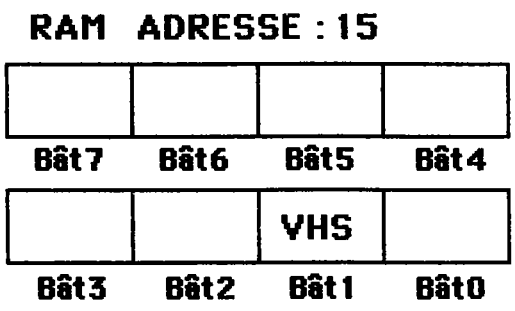
Un nombre important de situations provoque la mise hors service provisoire ou définitive de l'ascenseur. C'est le cas lorsque les fonctions **Mise Hors Service** ou **Pompier** ou **Priorité Cabine** ou **Inspection** ou **Manoeuvre de rappel** sont enclenchées et bien évidemment en cas de **Défaut**. Le bloc de maintenance incorporé indique alors le code du défaut existant.

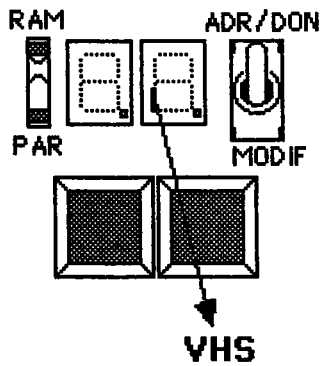
Raccordement:



Visualisation sur le bloc de maintenance incorporé:

A l'adresse **15**, le bâtonnet **1** nous donne l'état de la sortie " **VHS** ".
Le bâtonnet **1** est **allumé** lorsque **la sortie VHS est activée** et **sort du 0V**.
Le bâtonnet **1** est **éteint** dans **le cas contraire**.





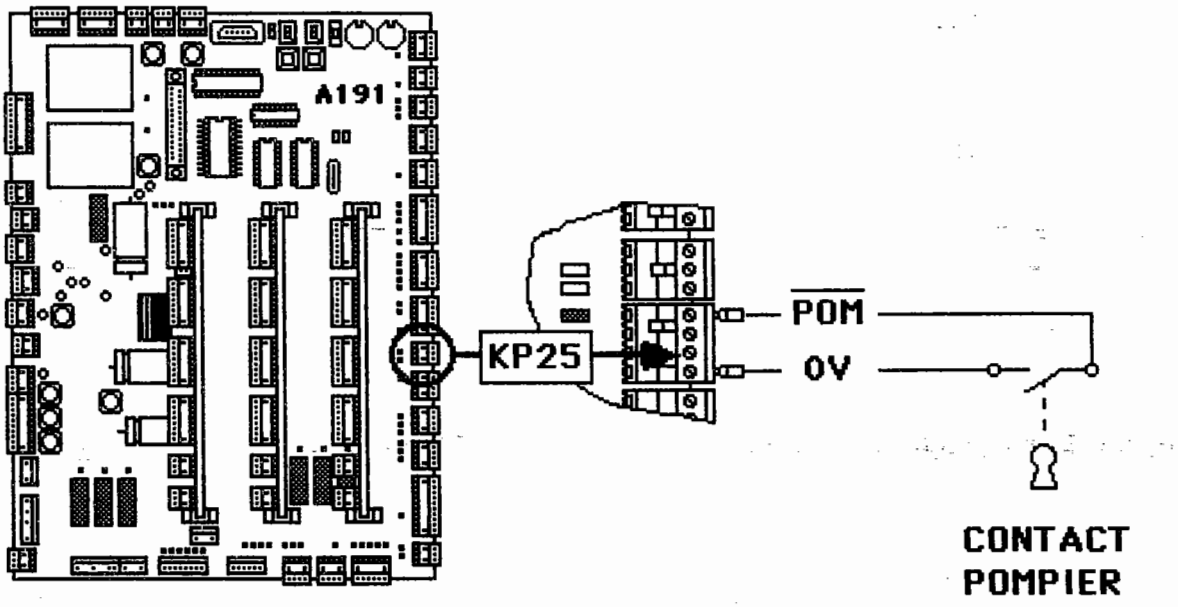
Remarques:
Les fils de raccordement de la signalisation hors service (**VHS** et **24R**) doivent être insérés parmi les conducteurs basses tensions (inférieures ou égales à 24V).

3.5.11 La manoeuvre " pompier ".

Fonction:

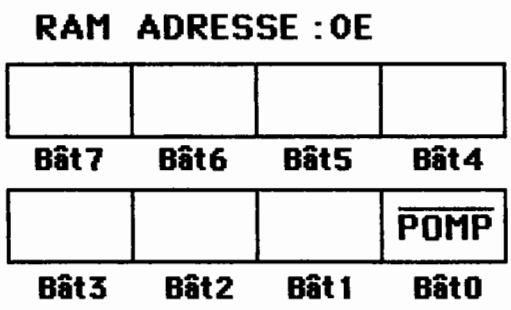
Pour l'ascenseur à disposition des pompiers, il est prévu, au palier du niveau d'évacuation, un interrupteur normalisé destiné à l'appel prioritaire de la cabine complété d'une signalisation " **SERVICE INCENDIE** ".
Le niveau d'évacuation " **Pompier** " est le même que le niveau principal.
Le niveau principal et par conséquent le niveau " **POMPIER** " se programment à l'adresse **06**.
L'utilisation de cette option nécessite sa programmation à l'adresse **09**, le bâtonnet **3** doit être **allumé.**
Lorsque la fonction " **Pompier** " est en cours, le code **53** clignote sur l'outil de communication..

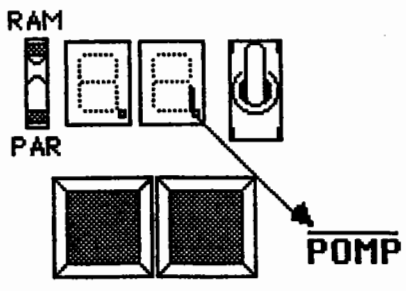
Raccordement:



Visualisation sur le bloc de maintenance incorporé:

A l'adresse **0E**, le bâtonnet **0** nous donne l'état du contact **POM**.
Le bâtonnet **0** est **allumé** lorsque le contact est **ouvert**, c'est-à-dire lorsque la fonction " **POMPIER** " **est demandée**.
Le bâtonnet est **éteint** en mode **normal**.





Remarques:

Le raccordement indiqué à la page précédente n'est valable que si la carte **interphone AUTINOR P268** n'est pas utilisée.
Si vous utilisez la carte **P268**, reportez vous dans le chapitre " **CARTES OPTIONS** " à la **page 117**.
En plus de la signalisation du " **Service Incendie** " que nous allons décrire plus loin, à l'adresse **FF** le bâtonnet **4 s'allume** lorsque la fonction est **sollicitée.**

Description du " Pompier FRANCAIS " :

Lors du basculement de l'interrupteur " **POMPIER** ", on annule les ordres Cabines et Paliers.
Si la cabine s'éloigne de son " Niveau Pompier " , celle-ci s'arrête au premier niveau rencontré sans ouvrir ses portes.
Elle retourne à son " Niveau Pompier " où elle stationnera portes ouvertes.
A partir de ce moment, la manoeuvre devient une manoeuvre blocage cabine avec stationnement portes ouvertes et les appels paliers sont ignorés.

Le retour au fonctionnement normal après avoir quitté la position " **POMPIER** " ne s'effectue qu'appareil présent au niveau d'évacuation.
Le " **Pompier FRANCAIS** " se programme à l'adresse **09** en mettant les bâtonnets **1** et **0** à **0**.

Description du " Pompier SUISSE " :

En fait, la fonctionnalité du pompier Suisse est la même que celle du pompier Français.
Lorsqu'il y a plusieurs appareils, l'un d'entre-eux est destiné à la fonction pompier identique au pompier Français. Les autres, par contre, doivent, en cas de fonctionnement en pompier, être ramenés au niveau d'évacuation pour ne plus en bouger.

On a donc, au niveau d'évacuation pompier de l'ascenceur réservé à la fonction complète, un interrupteur à clef multi-contacts qui ouvre la liaison **POM – 0V** de tous les appareils concernés.

On programmera les appareils qui doivent se contenter de revenir au niveau d'évacuation pour ne plus en bouger en mode " **Pompier SUISSE** " en mettant à l'adresse **9** le bâtonnet **1** à **1** et le bâtonnet **0** à **0**.

On programmera, bien sûr, en " **Pompier FRANCAIS** " l'appareil qui assume la fonction complète.

Description du " Pompier ANGLAIS " :

La principale différence avec le " Pompier FRANCAIS " réside dans le fait que pour fermer la porte avant un départ en blocage, le pompier doit maintenir le bouton du niveau de destination appuyé tant que celle-ci n'est pas complètement fermée.

S'il relâche ce bouton avant la fermeture totale, la porte se ré-ouvre.

La fonction " **POMPIER** " est signalée par le code de défaut **53** qui clignote sur le bloc de maintenance incorporé.

En double service sélectif, l'accés " POMPIER "doit être mis sur la face 1.

L'entrée Cellule (CS) est inopérente lorsque la fonction " POMPIER " est enclenchée.

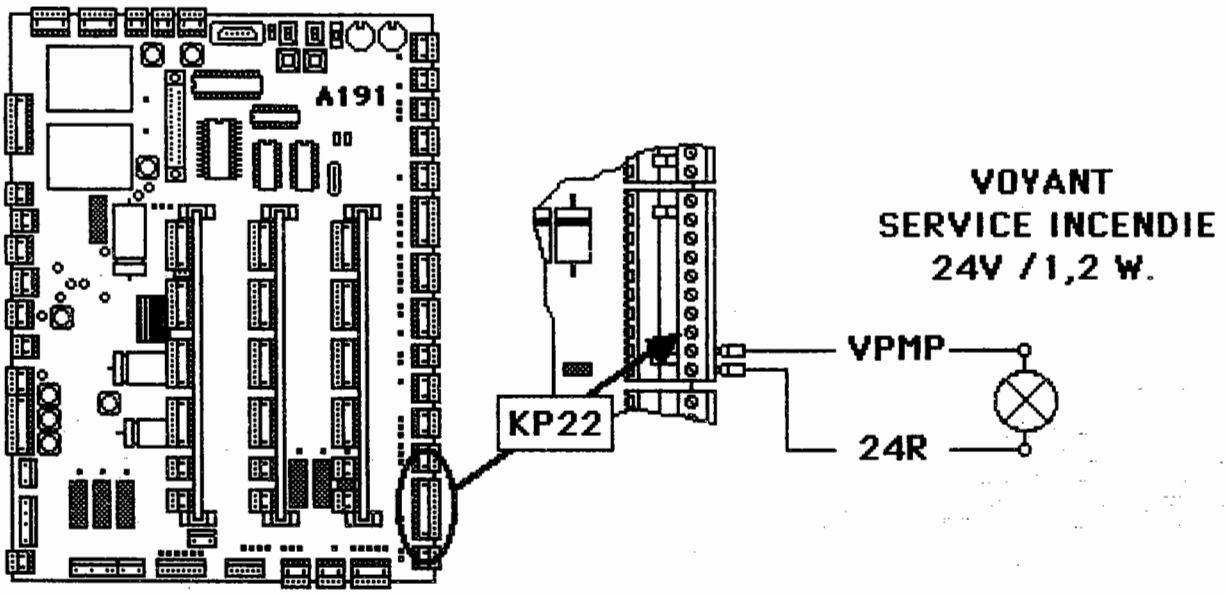
Les fils de raccordement pour la fonction " **POMPIER** " doivent être insérés parmi les câbles " basses tensions " (inférieures ou égales à 24 volts).

3.5.12 La signalisation " Service incendie ".

Fonction:

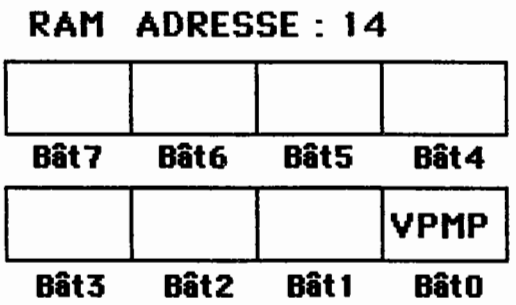
Cette signalisation permet de savoir que la fonction " **POMPIER** " a été enclenchée.
De même, à l'adresse **FF** le bâtonnet **4** doit être allumé.

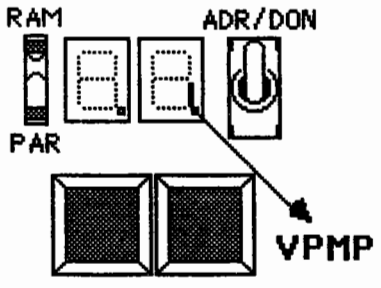
Raccordement:



Visualisation sur le bloc de maintenance incorporé:

A l'adresse **15**, le bâtonnet **0** nous donne l'état du "voyant pompier".
Le bâtonnet **0** est **allumé** lorsque la sortie est **activée** et **sort du 0Volt**.
Le bâtonnet **0** est **éteint** lorsque la sortie est **désactivée**.





Remarques:

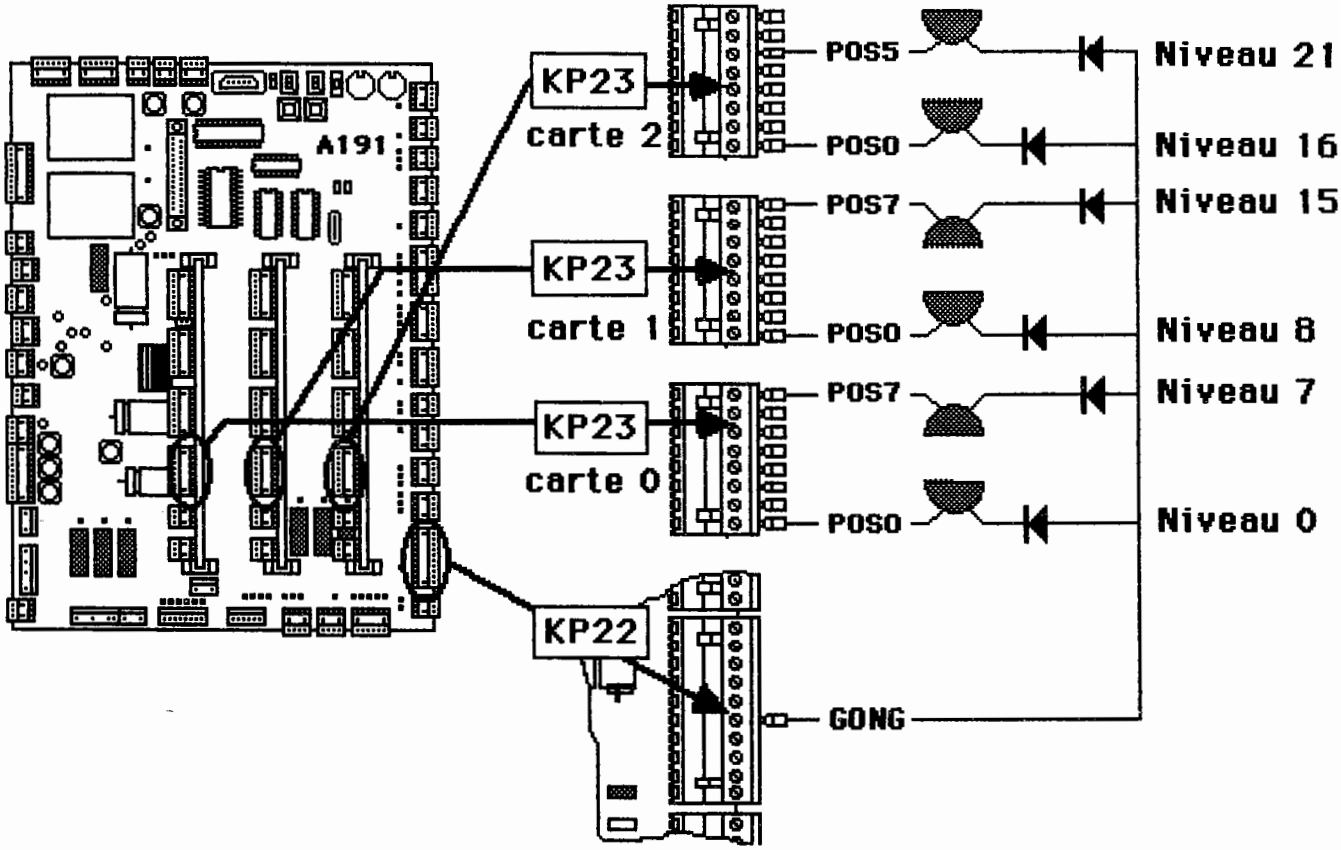
Les lampes utilisées doivent être de type 24 V , 1,2 W.
Les fils de raccordement de la visualisation du " service incendie " doivent être insérés parmi les câbles " basses tensions " (inférieures ou égales à 24 Volts).

3.5.13 La signalisation sonore " GONG " au Palier.

Fonction:

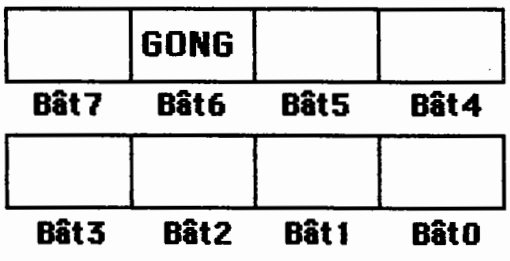
Le " **GONG** " au palier indique à l'utilisateur l'arrivée imminente de la cabine.

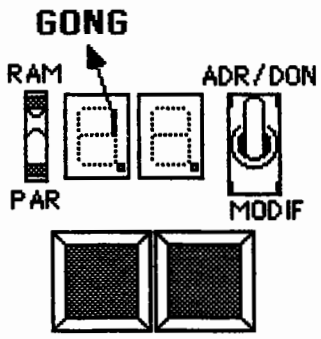
Raccordement:



Visualisation sur le bloc de maintenance incorporé:

A l'adresse **15**, le bâtonnet **6** nous donne l'état de la sortie " **GONG** ".
Le bâtonnet **6** est **allumé** lorsque la sortie est **activée** et **sort du 24R**.
Le bâtonnet est **éteint** dans **le cas contraire**.





Remarques:

Il est possible d'activer la sortie " **GONG** " au passage " **PV** " du niveau de destination en programmant à l'adresse **09** , le bâtonnet**7** qui doit être **éteint**. Il est également possible d'activer la sortie " **Gong** " **à l'arrêt** de la cabine en programmant à l'adresse **09**, le bâtonnet **7** qui doit être **allumé**.

De plus, il est possible de programmer la durée d'activation de la sortie " **Gong** " à l'adresse **21**.

Cette temporisation peut durer de **0,1** à **10** secondes.

Les fils de raccordement de la sortie " **GONG** " doivent être insérés dans le pendentif " basses tensions " (inférieures ou égales à 24 Volts).

3.6 LES RACCORDEMENTS " CABINE ".

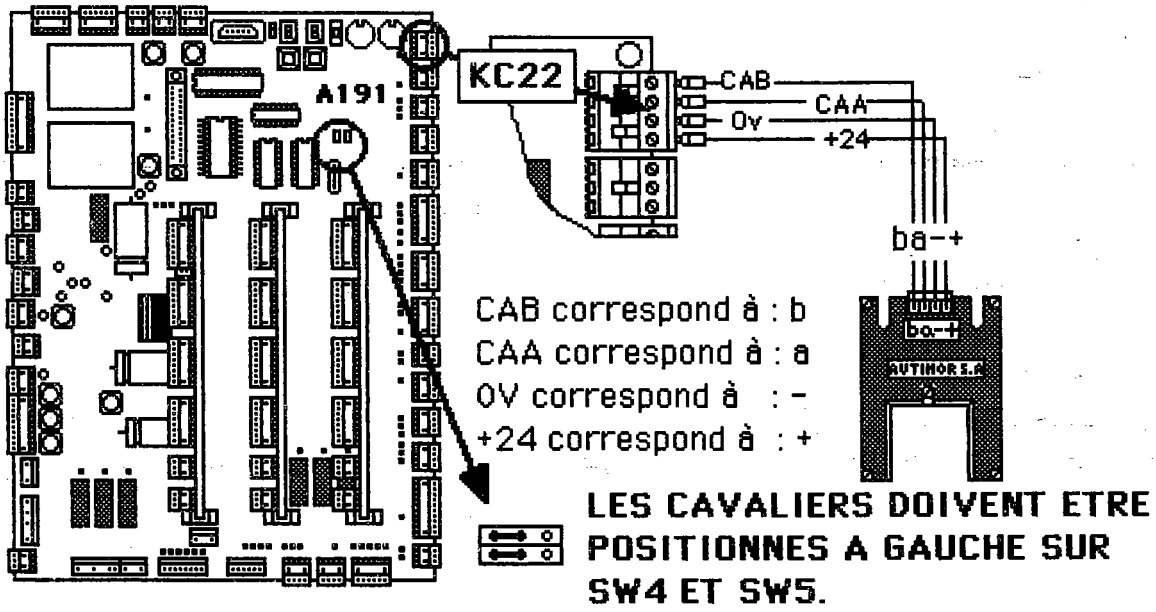
3.6.1 Le capteur P202

Fonction:

L'élément primordial d'un équipement de commande d'ascenceur est le sélecteur, c'est-à-dire le dispositif de repérage des niveaux.

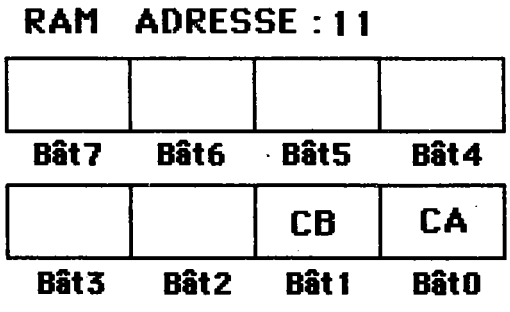
C'est en effet à partir du comptage que sont déterminés **l'orientation** à fournir à la cabine,**la position** de cette dernière **le ralentissement** en cas de moteur 2 vitesses,**l'arrêt** au niveau.
Le sélecteur de l'équipement A191 est piloté par un capteur unique à double faisceaux.

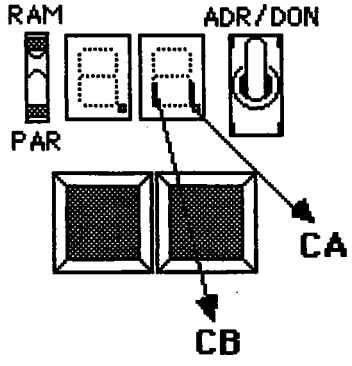
Raccordement:



Visualisation sur le bloc de maintenance incorporé:

A l'adresse **11**, les bâtonnets **0** et **1** nous donnent respectivement l'état des faisceaux **CAA** et **CAB**.
Le bâtonnet est **allumé** lorsque le faisceau est **obturé**.
Le bâtonnet est **éteint** lorsque le faisceau n'est **pas obturé**.





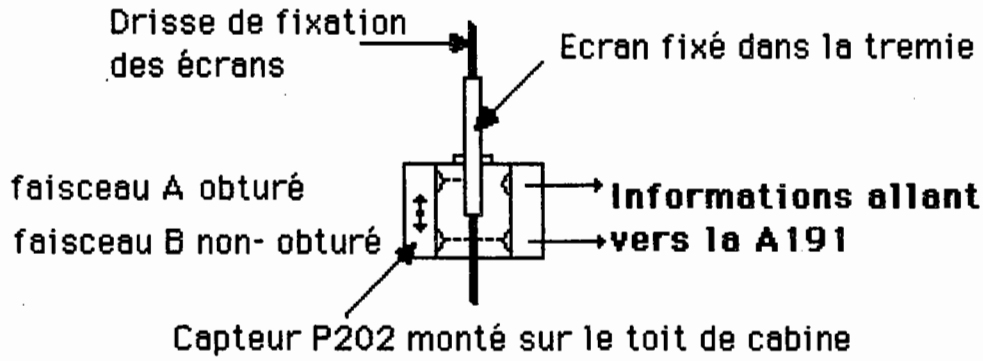
Remarques:

Il faut utiliser un capteur ayant la mention **P202**.
Les fils de raccordement du capteur **P202** doivent être insérés dans le pendentif basses tensions (inférieures ou égales à 24V).

Le +24 et le 0V du connecteur KC22 ne doivent être utilisés que pour l'alimentation du capteur uniquement.
On rappelle que le bornier du capteur doit être positionné vers le haut.

DESCRIPTION DU SELECTEUR AUTINOR.

Comme nous avons commencé à le dire plus haut, c'est à partir du comptage que sont déterminés **l'ORIENTATION** à fournir à la cabine, la **POSITION** de cette dernière, le **RALENTISSEMENT** en cas de vitesse de nivelage, l' **ARRET** au niveau, etc ....
Le sélecteur de l'équipement **A191** est donc piloté par un capteur unique à double faisceaux.
L'utilisation d'un tel procédé permet à l'équipement d'obtenir de façon **autonome** le sens de déplacement réel de la cabine, indépendamment de l'orientation fournie et même en dehors de toute commande de mouvement.
En effet si le déplacement de la cabine provoque successivement la coupure du faisceau " **A** " puis celle du faisceau " **B** ", il s'agit évidemment d'un mouvement ascendant.
Inversement, si le faisceau " **B** " est coupé avant le faisceau " **A** ", il s'agit obligatoirement d'un mouvement descendant.



Défauts et conséquenses:

Le cycle d'apparition et de disparition des informations " **A** " et " **B** " détermine le sens de déplacement réel de la cabine et l'équipement est donc capable de compter ou de décompter sans autre intervention que celle du sélecteur. Une simple comparaison entre le sens de déplacement demandé par un appel et le sens réel permet donc de détecter une inversion de phases ou une erreur de raccordement entre **CAA** et **CAB** visualisée par le défaut codé **10** sur l'outil de communication.

Le temps de traversée d'un écran est également surveillé.

En grande vitesse, un faisceau ne peut être obturé plus de **2** secondes faute de quoi, le défaut codé **26** pour le faisceau " **A** " ou **27** pour le faisceau " **B** " sera visualisé sur le bloc de diagnostic intégré et l'appareil immobilisé.
Cette durée de **2** secondes peut être allongée à **25** en programmant la valeur souhaitée à l'adresse **0E** en dixièmes de secondes.
De même, en petite vitesse, un faisceau ne peut être obturé plus de **3** secondes faute de quoi, le défaut codé **26** ou **27** sera visualisé sur le bloc de diagnostic intégré et l'appareil immobilisé.
Cette durée de **3** secondes peut être allongée à **25** en programmant la valeur souhaitée à l'adresse **0F** en dixièmes de secondes.

Le comptage des niveaux s'effectue en exploitant chaque changement d'état de chacun des faisceaux du capteur.
Le passage du capteur dans un écran de comptage génère 4 transitions.
Chaque transition ou incrément correspond à une variation de la position réelle dans la gaine suivant la position des écrans (voir **page 9**, le montage en gaine).
Pour un appareil à **2** vitesses, **2** niveaux consécutifs sont séparés par **4** écrans, le déplacement de la cabine d'un étage à l'autre provoque donc **16** additions arithmétiques dans le sélecteur. Le passage à la petite vitesse s'effectue à une valeur égale à celle du niveau de destination moins **8** incréments.
Le principe même de ce système de comptage étant indécalable, encore faut-il s'assurer de la fiabilité des informations transmises à ce sélecteur.

A cet effet, des contrôles systématiques sont effectués sur :

- **LE BON FONCTIONNEMENT** des deux faisceaux du **CAPTEUR**.

En effet, lors d'un déplacement de la cabine, les faisceaux du capteur sont successivement coupés par les écrans de comptage. Comme on l'a déjà vu, le temps de coupure d'un faisceau ne doit pas excéder un certain temps, faute de quoi l'appareil sera immobilisé et le code du défaut **26** pour le faisceau **A** ou **27** pour le faisceau **B** sera visualisé sur l'outil de communication.

Cette technique permet de détecter :

- la coupure d'un des deux fils d'alimentation (**0v** ou **+24**).
- le court-circuit entre une polarité et l'une quelconque des sorties (**CAA** ou **CAB**).
- le court-circuit entre les sorties.
- une défectuosité quelconque des oscillateurs ou des circuits de réception internes au capteur.

- **LA SUCCESSION LOGIQUE** des signaux reçus par le sélecteur.
En effet, toute transition irrationnelle du capteur sera sanctionnée par un arrêt de l'appareil avec visualisation du code de défaut **11** sur l'outil de communication.

- **LE RECALAGE** systématique du sélecteur qui est effectué aux niveaux extrêmes par des écrans spéciaux dits " **Codés** ".
Ces écrans spéciaux servent donc de témoins en cas de disparition accidentelle d'un ou plusieurs signaux de comptage (disposition incorrecte ou manque d'écrans de comptage) mais aussi lors de la mise sous tension ou après un RESET.
Si lors de cette séquence de recalage, les informations en provenance du capteur sont erronées (mauvaise disposition des écrans), l'appareil est arrêté et le défaut **18** est visualisé sur l'outil de communication.

LA SEQUENCE DE RECALAGE APRES UN " RESET ".

La position de la cabine donnée par le sélecteur est une variable " **écrite** " dans la mémoire " **VIVE** ". Cette information est donc volatile (la valeur s'efface après coupure de l'alimentation).

Il faut donc à la remise sous tension recharger une valeur dans le sélecteur correspondant à une position réelle et non ambiguë dans la trémie. Nous savons déjà (voir les explications sur le sélecteur) qu'il existe dans les écrans de comptage un modèle spécial (l'écran codé) donnant une séquence d'apparition et de disparition des signaux **CAA** et **CAB** qui n'existe qu'au passage par ces écrans.

Le but du recalage est de faire passer systématiquement la cabine par ces témoins et d'écrire alors dans le sélecteur la valeur correspondante de la position.

Il faut pour cela savoir qu'à la mise sous tension la cabine peut se trouver à n'importe quel endroit dans la gaine.

Nous allons donc nous fixer **3** cas de figure au moment de la mise sous tension et pour chaque cas analyser les réactions du système.

Deux actions préliminaires sont exécutées dans tous les cas au départ de ces séquences:

- **Chargement dans le sélecteur de la valeur maximum de la position (niveau supérieur) dépendant du nombre de niveaux programmés.**

- **Orientation en descente et en petite vitesse.**

Cas de l'appareil situé entre le niveau supérieur et le premier étage intermédiaire.

L'appareil ne pouvant effectuer toute la course en petite vitesse (problèmes d'échauffement), l'autorisation de passage en **Grande Vitesse** s'effectuera lorsque les conditions permettant, avec certitude, de déterminer que la cabine se situe **au dessus** de l'écran " **Codé** " du niveau inférieur, seront remplies.

A SAVOIR:

Si le capteur a traversé deux écrans de comptage normaux, il passe alors en **Grande Vitesse** jusqu'à ce qu'il trouve la combinaison de l'écran " **Codé** " inférieur. A partir de ce moment, il connaît sans ambiguïté la position de la cabine et peut charger le sélecteur à cette valeur. Celle-ci correspond au ralentissement du niveau inférieur.La cabine ralentit et s'arrête au niveau.

Si le capteur n'a pas rencontré d'écrans un certain temps après son départ en recalage (cas de grandes distances entre niveaux), dans ce cas également la cabine ne peut que se trouver au dessus de l'écran " **Codé** " de calage et part donc en **grande vitesse**.

On revient donc au problème précédent.

Le temps pendant lequel la cabine reste en petite vitesse avant de passer en grande vitesse si elle n'a toujours pas rencontré **2** écrans normaux est programmable, en secondes et en héxadécimal à l'adresse **0B**.

Remarque:

Aprés la séquence de recalage, si un mouvement en petite vitesse dure plus longtemps que la valeur programmée à l'adresse **0B**, alors le code **02** du défaut " **Tempo de petite vitesse** " apparaît sur l'outil de communication.

Cas de l'appareil entre le niveau inférieur et le premier niveau intermédiaire (entre- étage).

Pendant la descente en petite vitesse et sans avoir parcouru **2** écrans de comptage, le capteur va rencontrer l'écran " **Codé** " du niveau inférieur. La cabine restera alors bien évidemment en petite vitesse, le sélecteur sera recalé et l'appareil s'arrêtera normalement au niveau inférieur.

Cas de l'appareil au niveau inférieur ou en dessous de l'écran " codé " du niveau inférieur.

Le capteur ne rencontrant pas pendant sa descente en petite vitesse l'écran " **Codé** ", la cabine va inévitablement se retrouver sous le niveau inférieur. Si aucun artifice complémentaire n'intervient, seule la coupure du fin de course bas arrêterait le mouvement.
Cette situation n'est pas dangereuse puisqu'il s'agit d'un arrêt sur la petite vitesse, mais est néanmoins inadmissible puisqu'elle met l'ascenseur en panne.
Pour palier à ce problème, entre le niveau inférieur et le fin de course bas, il faut intercaler un écran spécial (appelé écran de **calage**) de 28 mm dont la séquence de lecture du capteur donne au sélecteur l'information de passage sous le niveau inférieur.
Le mouvement est alors stoppé avant le fin de course bas et un mouvement en petite vitesse permettant le parcours de ce même écran en sens inverse remet la cabine avec certitude à niveau.
La valeur du niveau inférieur est alors chargée dans le sélecteur.

Le retour de la cabine, **APRES RECALAGE** du sélecteur, s'effectuera au niveau principal appelé également niveau de recalage programmable à l'adresse **06**.
Nous avons vu dans le paragraphe précédent, que la cabine terminait son cycle de recalage au niveau inférieur. Cette explication reste valable si le niveau principal est à l'emplacement **0** (niveau inférieur).
Si le niveau principal est à un autre étage, après passage par le niveau inférieur, la cabine se rendra immédiatement au niveau principal et ce, sans ouverture des portes au niveau bas (maintien portes fermées ou non retombée de la came mobile).

Cet étage est la référence " **0** " en cas de répétiteur de position à affichage digital.

En cas de " **POMPIER** ", le rappel pompier s'effectuera à ce niveau.

CAS DES FONDS DE FOSSES REDUITS, UTILISATION DU CONTACT " ED ".

Lors de la séquence de **RECALAGE** , appareil arrêté sous l'écran " **Codé** " du niveau inférieur, la cabine se déplace en descente jusqu'à la rencontre de " l'écran de calage de 28 mm " situé **SOUS** le niveau inférieur.

Certaines configurations rendent ce fonctionnement impossible ou aléatoire, la distance parcourue par la cabine étant supérieure à la réserve avant d'atteindre le fin de course bas.
Exemple: Appareil monovitesse, fond de cuvette réduit, glissement du frein pour appareil à inertie importante.....etc

Pour palier à ces cas de figures, un contact, coupé dans la zone couvrant la distance entre l'écran " **Codé** " inférieur et l'étage inférieur (distance de ralentissement) sera posé.

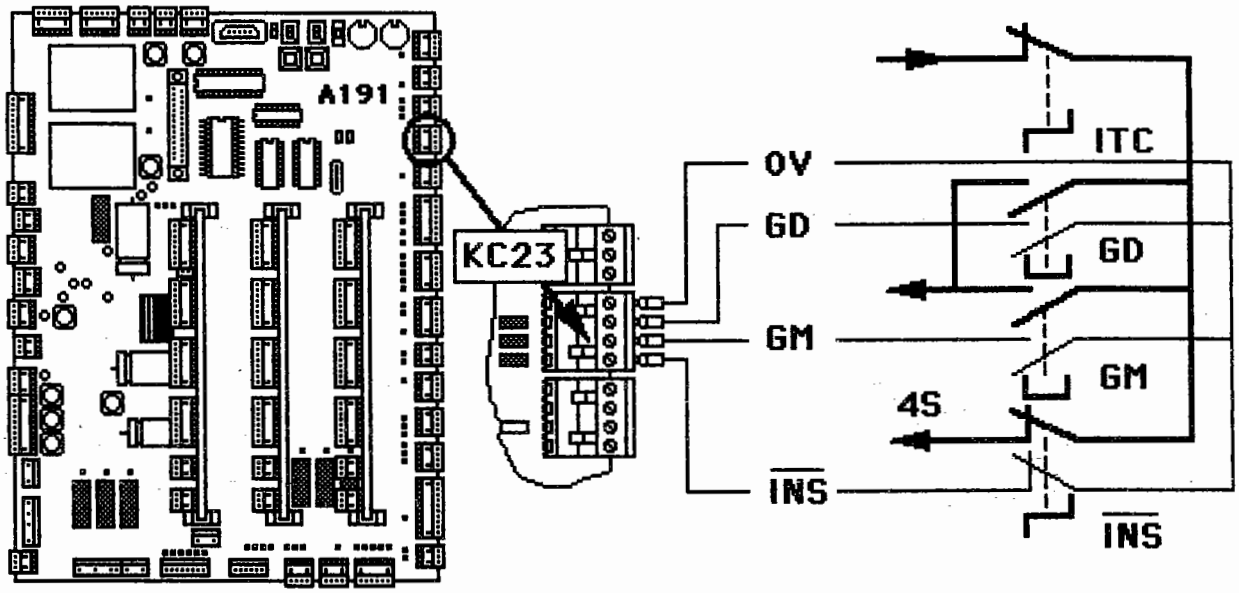
Il déterminera la présence de la cabine **SOUS** l'écran " **Codé** " inférieur, empêchera celle-ci de descendre et la fera remonter.
Le calage du sélecteur se fera ainsi lors de cette remontée par la lecture de l'écran " **Codé** " et la cabine s'arrêtera normalement au niveau suivant.

3.6.2 La boîte d'inspection.

Fonction:

Ce dispositif se situe sur le toit de cabine et permet au personnel de maintenance de se déplacer en petite vitesse sous contrôle des sécurités lors des opérations d'entretien et de dépannage.
A l'adresse **FF**, le bâtonnet **5** est **allumé** lorsqu'on est en **inspection**.

Raccordement:

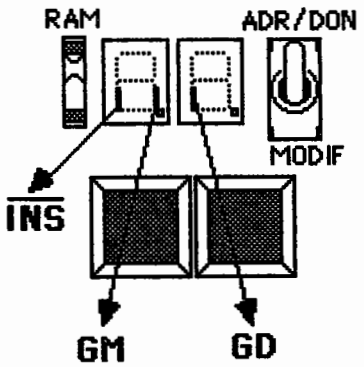


Visualisation sur le bloc de maintenance incorporé:

A l'adresse **OC**, les bâtonnets **3**, **2** et 1 nous donnent respectivement l'état **des contacts de la boîte d'inspection**.
Le bâtonnet **3** est **éteint** lorsque le contact **INS** est **établi** en fonctionnement normal.
Le bâtonnet **3** est **allumé** lorsque le contact **INS** est **ouvert en inspection**.
Le bâtonnet **2** ou **1** est **allumé** lorsque le contact **GM** ou **GD** est **établi** pour **demander un déplacement**.
Les bâtonnets **2** ou **1** sont **éteints** lorsque les contacts **GM** ou **GD** sont **ouverts**.

RAM ADRESSE : OC

Bât7	Bât6	Bât5	Bât4
INS	GM	GD	
Bât3	Bât2	Bât1	Bât0



Défaut et conséquence:

Limitation temporelle de la course en révision.
Ce dispositif protège l'enroulement de petite vitesse du moteur de traction contre les courses abusives durant la manoeuvre d'inspection. Par une mise à l'arrêt de la cabine et la signalisation du défaut **3** sur l'outil de communication, le technicien assurant l'entretien est informé qu'il vient d'effectuer un déplacement dont la durée a excédé **5** secondes. Cette temporisation peut être allongée à **255** secondes en programmant la valeur souhaitée (en secondes) à l'adresse **0D**.
Ce technicien étant un spécialiste, il lui est alors possible d'acquitter l'équipement par un simple basculement de l'interrupteur de révision. Lorsqu'il aura ramené cet interrupteur dans la position "**INSPECTION**", il lui sera possible de poursuivre, en toute connaissance de cause, le déplacement en cours.
Le maintien de l'interrupteur en position " **NORMAL** " après immobilisation de la cabine n'est pas suffisant pour effacer le défaut. La cabine ne peut donc pas repartir et il s'ensuit donc que le personnel est protégé contre un éventuel oubli de sa part.

Remarques:

Afin d'assurer la sécurité du personnel, la course est automatiquement limitée, de façon sélective, à la course normale de l'appareil. Un manque d'attention ne se traduit donc pas par un arrêt sur les contacts de fin de course de sécurité, mais par un simple arrêt du déplacement dans le sens en cours.
Comme nous l'avons déjà vu **page 47**, un contact de limitation du déplacement en montée est également prévu (**Fin de Course Révision**). Si ce contact est coupé en révision, le mouvement en montée est stoppé et le code **16** est visualisé.

Si l'appareil est en manoeuvre d'inspection à la mise sous tension, la séquence de recalage est suspendue et ne reprendra qu'au retour en service normal sauf si la séquence de passage par l'écran " **Codé** " a été effectuée en révision.
La vitesse en manoeuvre d'inspection est limitée par la norme à **0,60 Mètre par seconde**, ce qui oblige dans la majorité des cas l'utilisation de la petite vitesse. Cependant, si la **GRANDE VITESSE NE DEPASSE PAS ces 0,60m/s** , il est possible de programmer l'utilisation de la grande vitesse en révision.
L'utilisation de cette possibilité nécessite la programmation de cette fonction à l'adresse **02**, bâtonnet **4** qui doit être **allumé.**

Les fils de raccordement des informations **GM**, **GD**, **INS** et **OV** doivent être insérés dans le pendentif " basses tensions " (tensions inférieures ou égales à 24V).

3.6.3 La gestion des portes.

3.6.3.1 Principe et raccordement des informations à Gérer. . . . . Page 84

3.6.3.2 Principe et raccordement de la " Force " à Gérer. . . . . .Page 89

3.6.3.1 Principe et raccordement des informations à Gérer.

Principe:

La manoeuvre **A191** peut gérer un grand nombre de types de portes allant de la simple porte battante commandée par une came, aux portes automatiques les plus sofistiquées.

Certaines portes sont équipées ou non de fin de course ouverture ou fermeture, nécessitant ou non un maintien sous tension pendant la marche etc . . . . .

Nous aurons donc à définir mécaniquement la porte ainsi que la façon dont elle doit fonctionner à chaque niveau.

La **A191** est capable de gérer deux opérateurs que l'on a baptisé **1** et **2.**

Raccordement: . . . . . des informations.

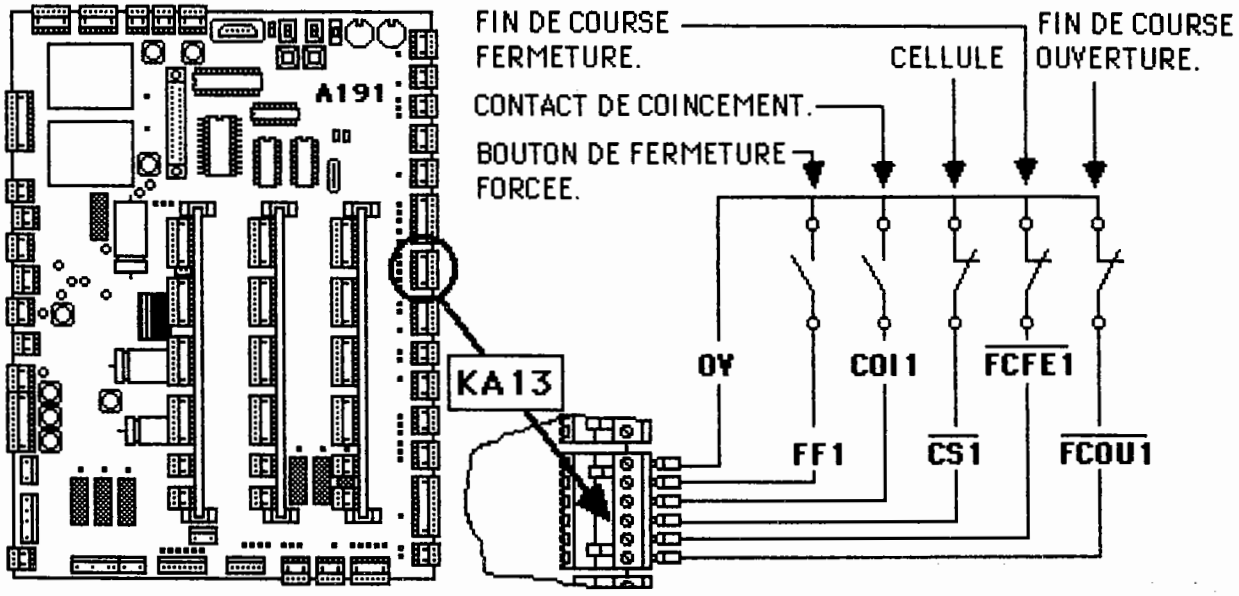
Suivant le type de porte à gérer, la **A191** peut être amenée à traiter les informations suivantes:

- Le Fin de Course OUverture = **FCOU**.
- Le Fin de Course FErmeture = **FCFE**.
- Le contact de Cellule = **CS**.
- Le contact de COIncement = **COI**.
- Le bouton de Fermeture Forcée = **FF**.

Remarque:

Le contact de coincement " **COI** " peut également être utilisé comme bouton de réouverture.

CONCERNANT L'OPERATEUR 1:



Les contacts **FCOU1** et **FCFE1** sont représentés dans l'état correspondant à la porte automatique entre-ouverte.

Visualisation sur le bloc de diagnostic intégré:

A l'adresse **0F**, les bâtonnets **0**,**1**,**2**,**3** et **4** nous donnent respectivement l'état:

- du fin de course ouverture (**FCOU1**), Bâtonnet **0**.
- du fin de course fermeture (**FCFE1**), bâtonnet **1**.
- du contact de cellule (**CS1**), bâtonnet **2**.
- du contact de coincement (**COI1**), bâtonnet **3**
- du bouton de fermeture forcée (**FF1**) bâtonnet **4**.

Le bâtonnet **0** est **éteint** lorsque le fin de course ouverture (**FCOU1**) est **établi**, c'est-à-dire lorsque la porte **n'est pas complètement ouverte**.
Le bâtonnet **0** est **allumé** lorsque le fin de course ouverture (**FCOU1**) est **ouvert**, c'est-à-dire lorsque la porte est **complètement ouverte**.

Le bâtonnet **1** est **éteint** lorsque le fin de course fermeture (**FCFE1**) est **établi**, c'est-à-dire lorsque la porte **n'est pas complètement fermée**.
Le bâtonnet **1** est **allumé** lorsque le fin de course fermeture (**FCFE1**) est **ouvert**, c'est-à-dire lorsque la porte est **complètement fermée**.

Le bâtonnet **2** est **éteint** lorsque le contact de cellule (**CS1**) est **établi**, c'est-à-dire lorsque la cellule n'est **pas coupée**.
Le bâtonnet **2** est **allumé** lorsque le contact de cellule (**CS1**) est **ouvert**, c'est-à-dire lorsque **la cellule détecte quelque chose**.

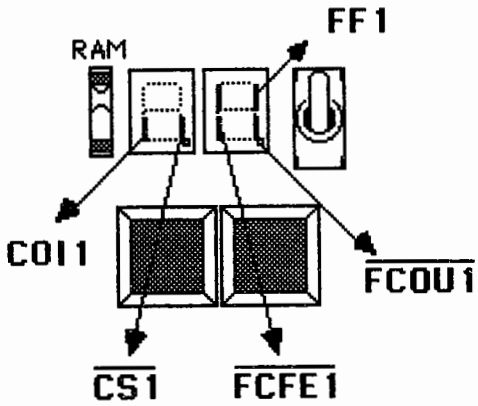
Le bâtonnet **3** est **allumé** lorsque le contact de coincement (**COI1**) est **établi**.
Le bâtonnet **3** est **éteint** lorsque le contact de coincement (**COI1**) est **ouvert**, c'est-à-dire en fonctionnement normal.

Le bâtonnet **4** est **allumé** lorsque le contact du bouton de " fermeture forcée " (**FF1**) est **établi**, c'est-à-dire lorsqu'on demande une **fermeture forcée** (annulation de la Tempo de porte).

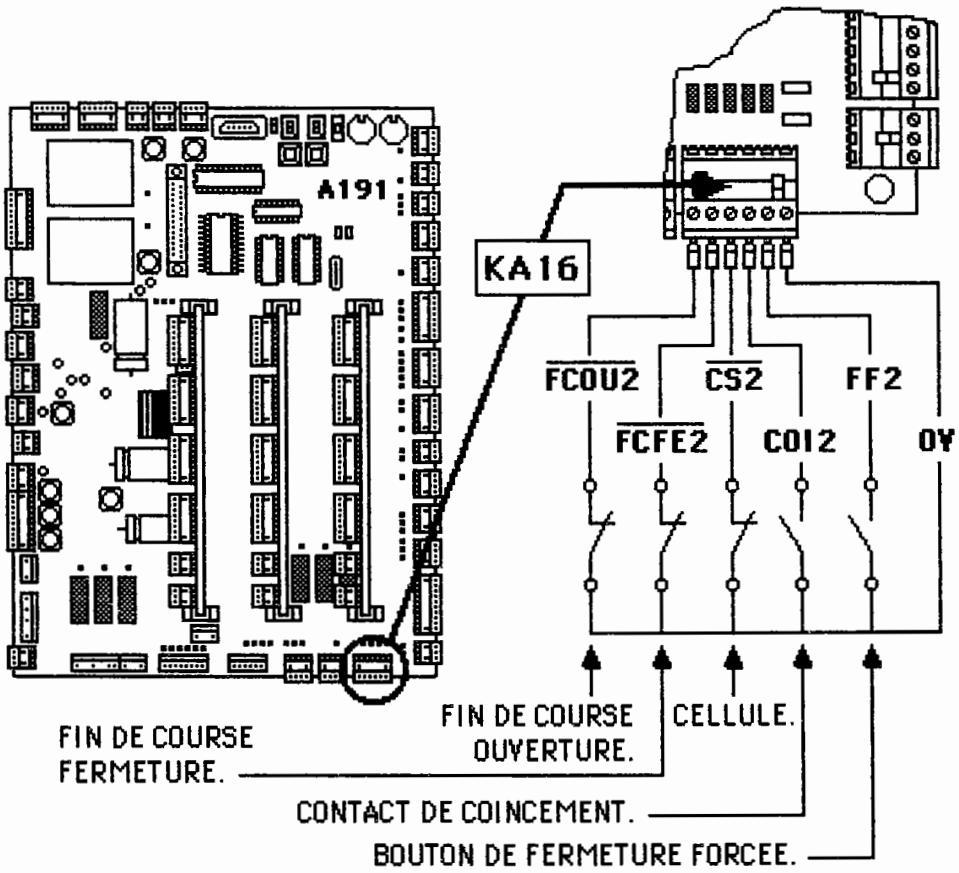
Le bâtonnet **4** est **éteint** lorsque le contact du bouton de " fermeture forcée " (**FF1**) est **ouvert**, c'est-à-dire lorsqu'on ne sollicite pas la fonction.

RAM ADRESSE : 0F

			FF1
Bât7	Bât6	Bât5	Bât4
COI1	$\overline{CS1}$	$\overline{FCFE1}$	$\overline{FCOU1}$
Bât3	Bât2	Bât1	Bât0



CONCERNANT L'OPERATEUR 2:



Les contacts **FCOU2** et **FCFE2** sont représentés dans l'état correspondant à la porte automatique entre-ouverte.

Visualisation sur le bloc de diagnostic intégré:

A l'adresse **10**, les bâtonnets **0**,**1**,**2**,**3** et **4** nous donnent respectivement l'état:

- du fin de course ouverture (**FCOU2**), Bâtonnet **0**.
- du fin de course fermeture (**FCFE2**), bâtonnet **1**.
- du contact de cellule (**CS2**), bâtonnet **2**.
- du contact de coincement (**COI2**), bâtonnet **3**
- du bouton de fermeture forcée (**FF2**) bâtonnet **4**.

Le bâtonnet **0** est **éteint** lorsque le fin de course ouvertur (**FCOU2**) est **établi**, c'est-à-dire lorsque la porte **n'est pas complètement ouverte**.
Le bâtonnet **0** est **allumé** lorsque le fin de course ouverture (**FCOU2**) est **ouvert**, c'est-à-dire lorsque la porte est **complètement ouverte**.

Le bâtonnet **1** est **éteint** lorsque le fin de course fermeture (**FCFE2**) est **établi**, c'est-à-dire lorsque la porte **n'est pas complètement fermée**.
Le bâtonnet **1** est **allumé** lorsque le fin de course fermeture (**FCFE2**) est **ouvert**, c'est-à-dire lorsque la porte est **complètement fermée**.

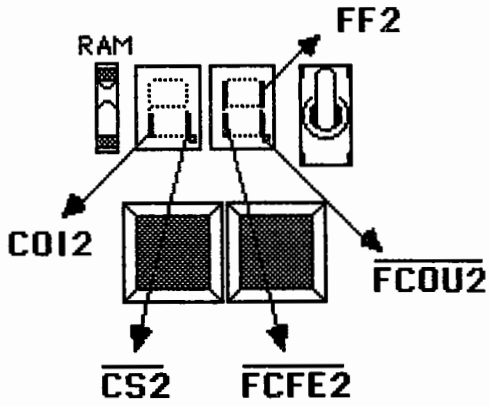
Le bâtonnet **2** est **éteint** lorsque le contact de cellule (**CS2**) est **établi**, c'est-à-dire lorsque la cellule n'est **pas coupée**.
Le bâtonnet **2** est **allumé** lorsque le contact de cellule (**CS2**) est **ouvert**, c'est-à-dire lorsque **la cellule détecte quelque chose**.

Le bâtonnet **3** est **allumé** lorsque le contact de coincement (**COI2**) est **établi**.
Le bâtonnet **3** est **éteint** lorsque le contact de coincement (**COI1**) est **ouvert**, c'est-à-dire en fonctionnement normal.

Le bâtonnet **4** est **allumé** lorsque le contact du bouton de " fermeture forcée " (**FF2**) est **établi** , c'est-à-dire lorsqu'on demande une **fermeture forcée** (annulation de la Tempo de porte).
Le bâtonnet **4** est **éteint** lorsque le contact du bouton de " fermeture forcée " (**FF2**) est **ouvert**, c'est-à-dire lorsqu'on ne sollicite pas la fonction

RAM ADRESSE : 10

			FF2
Bât7	Bât6	Bât5	Bât4
COI2	$\overline{CS2}$	$\overline{FCFE2}$	$\overline{FCOU2}$
Bât3	Bât2	Bât1	Bât0



Remarques:

La cellule n'est efficace que lorsque le " **8** " de la chaîne de sécurité n'est pas établi.

Lorsqu'aucune cellule n'est raccordée, il faut ponter la borne CS avec la borne 0V.

Les fils de raccordement des informations **FCOU, FCFE, CS, COI, FF** et **0V** doivent être insérés dans le pendentif " basses tensions " (tensions inférieures ou égales à 24V).

3.6.3.2 Principe et raccordement de la " Force " à Gérer.

En dehors des portes battantes pilotées par la came, l'alimentation des moteurs d'opérateurs de portes est assurée par les relais de puissance ouverture (**OU1, OU2**) et fermeture (**FE1, FE2**).

Seuls les relais d'ouverture et de fermeture de l'opérateur **1** peuvent être soudés sur la carte porteuse.

Ces moteurs peuvent être monophasés ou triphasés, avec ou sans injection, équipés d'un frein ou non.

CONCERNANT L'OPERATEUR 1:

<u>Visualisation sur le bloc de maintenance incorporé:</u>

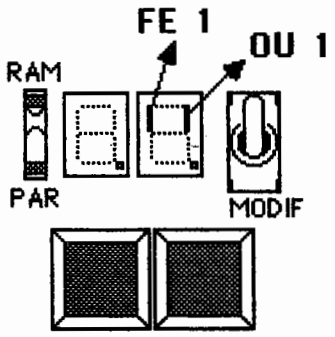
A l'adresse **13**, les bâtonnets **4** et **5** nous donnent respectivement l'état des relais **OUVERTURE 1** et **FERMETURE 1**.

Le bâtonnet **4** est **éteint** lorsque le relais **OUVERTURE 1** est au **repos**.
Le bâtonnet **4** est **allumé** lorsque le relais **OUVERTURE 1** est **alimenté**.

Le bâtonnet **5** est **éteint** lorsque le relais **FERMETURE 1** est au **repos**.
Le bâtonnet **5** est **allumé** lorsque le relais **FERMETURE 1** est **alimenté**.

RAM ADRESSE : 13

		FE 1	OU 1
Bât7	Bât6	Bât5	Bât4
Bât3	Bât2	Bât1	Bât0



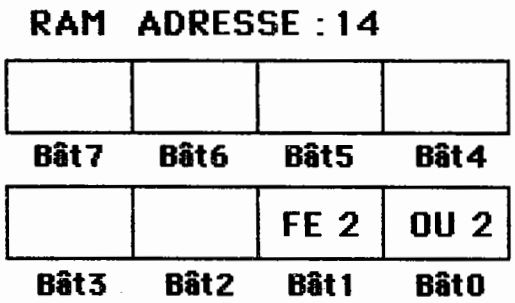
CONCERNANT L'OPERATEUR 2:

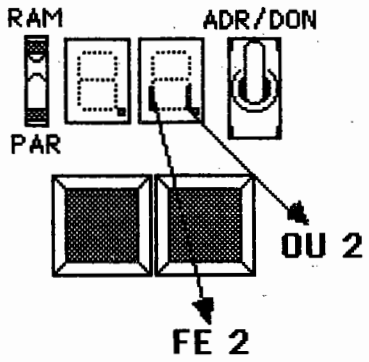
Visualisation sur le bloc de maintenance incorporé:

A l'adresse **14**, les bâtonnets **0** et **1** nous donnent respectivement l'état des relais **OUVERTURE 2** et **FERMETURE 2**.

Le bâtonnet **0** est **éteint** lorsque le relais **OUVERTURE 2** est au **repos**. Le bâtonnet **0** est **allumé** lorsque le relais **OUVERTURE 2** est **alimenté**.

Le bâtonnet **1** est **éteint** lorsque le relais **FERMETURE 2** est au **repos**. Le bâtonnet **1** est **allumé** lorsque le relais **FERMETURE 2** est **alimenté**.





Dans les pages qui suivent,nous décrivons le raccordement des différentes sortes de cames, des moteurs monophasés et triphasés ainsi que de l'injection et de l'électrofrein.

Raccordement d'une came continue 48V / 3A . . . . . .Page **91**

Raccordement d'une came continue d'alimentation différente de 48V / 3A. . . . . Page **92**

Raccordement d'une came alternative monophasée . . . . . .Page **93**

Raccordement d'une came alternative triphasée . . . . . .Page **94**

Raccordement du moteur triphasé de l'opérateur . . . . . Page **95**

Raccordement du moteur monophasé de l'opérateur. . . . . Page **96**

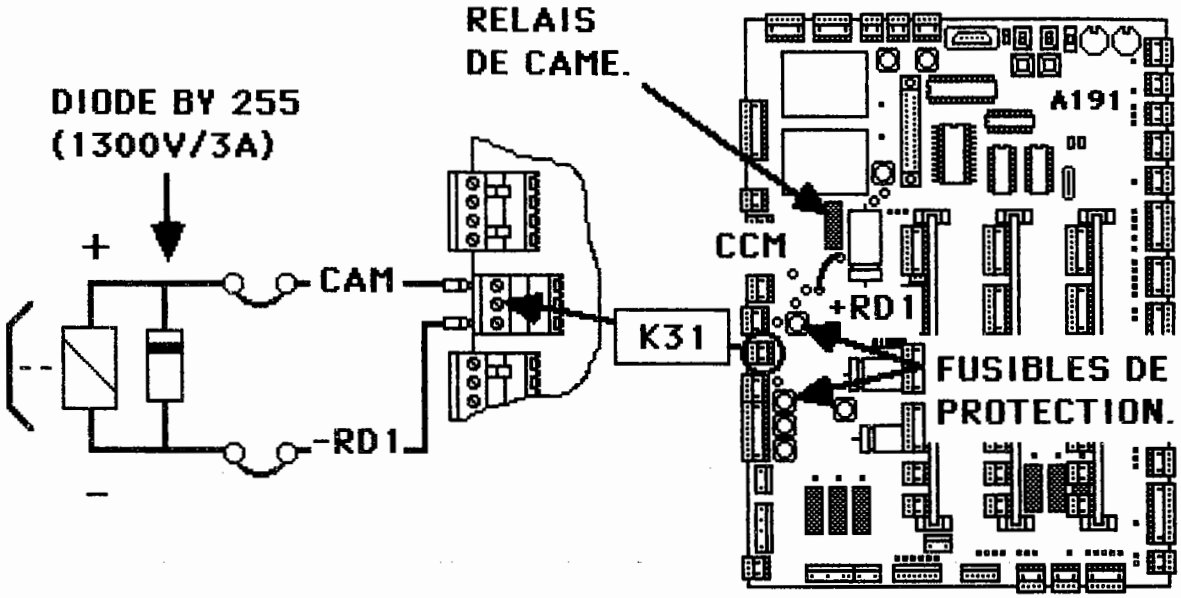
Raccordement de l'électrofrein du moteur de l'opérateur. . . . . .Page **97**

Raccordement de l'injection du moteur de l'opérateur. . . . . Page **98**

Raccordement d'une came CONTINUE 48V / 3A.

48V / 3A, c'est la tension dont dispose en standard la **A191**.

Pour l'utiliser, il suffit de mettre le strap entre le **+ RD1** et **CCM** puis de raccorder la came sur le connecteur **K31** comme représenté ci-desssous:



Remarques: **IMPORTANT ! ! ! !**

La somme des consommations sur le 48V CAME FREIN Etc. . . . . ne doit pas dépasser 3 Ampères.

Il est impératif de mettre une diode BY255 (1300V/3A) en inverse et le plus près possible de la bobine de la came.

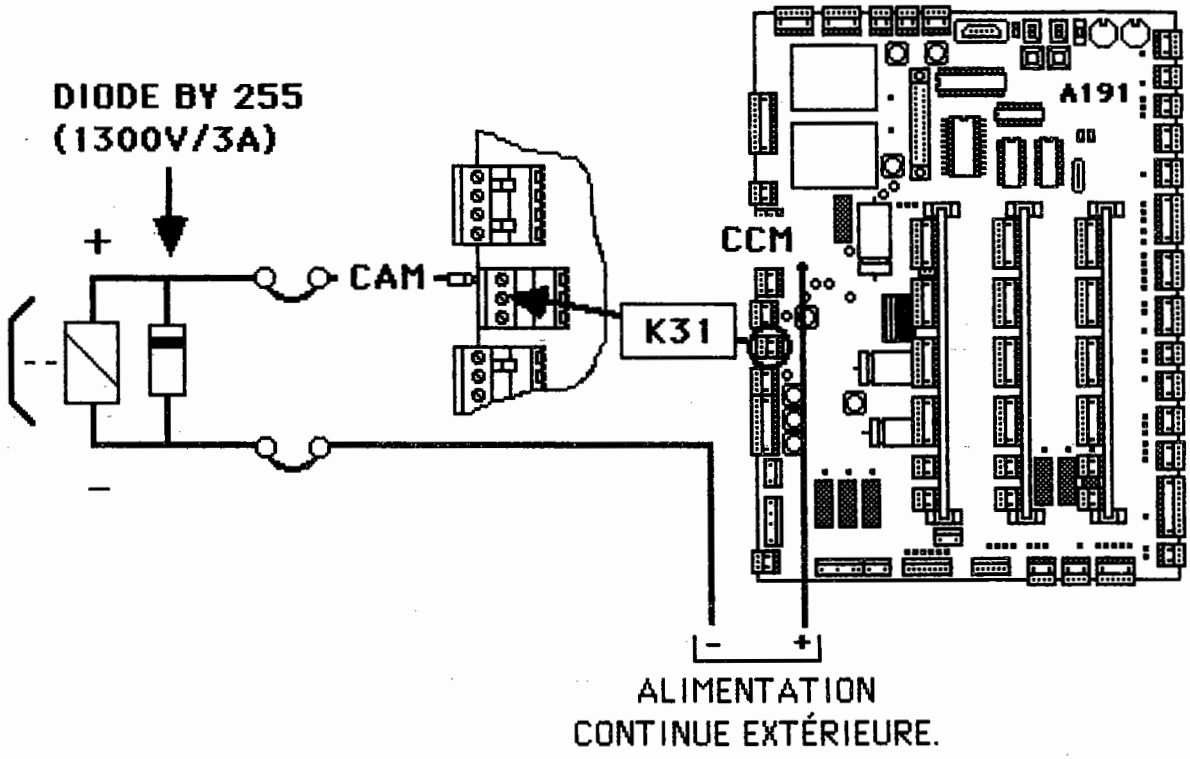
La protection de l'alimentation de la came est assurée par les deux fusibles **FU1** (2A) et **FU2** (5A).

Les fils de raccordement de l'alimentation de la came doivent impérativement être insérés dans le pendentif " FORCE " (tensions supérieures à 24V).

Raccordement d'une came CONTINUE d'alimentation différente de 48V / 3A.

Dans ce cas, il faut disposer d'une source d'alimentation extérieure que l'on commute toujours par l'intermédiaire du relais de came.

Retirer le strap éventuellement placé entre **+RD1** et **CCM** et raccorder comme représenté ci-dessous:



Remarques:

L'intensité maximale que peut supporter le contact du relais de came est **3** ampères sous **250** volts.

Il est impératif de mettre une diode BY255 (1300V/3A) en inverse et le plus près possible de la bobine de la came sur le toit de cabine.

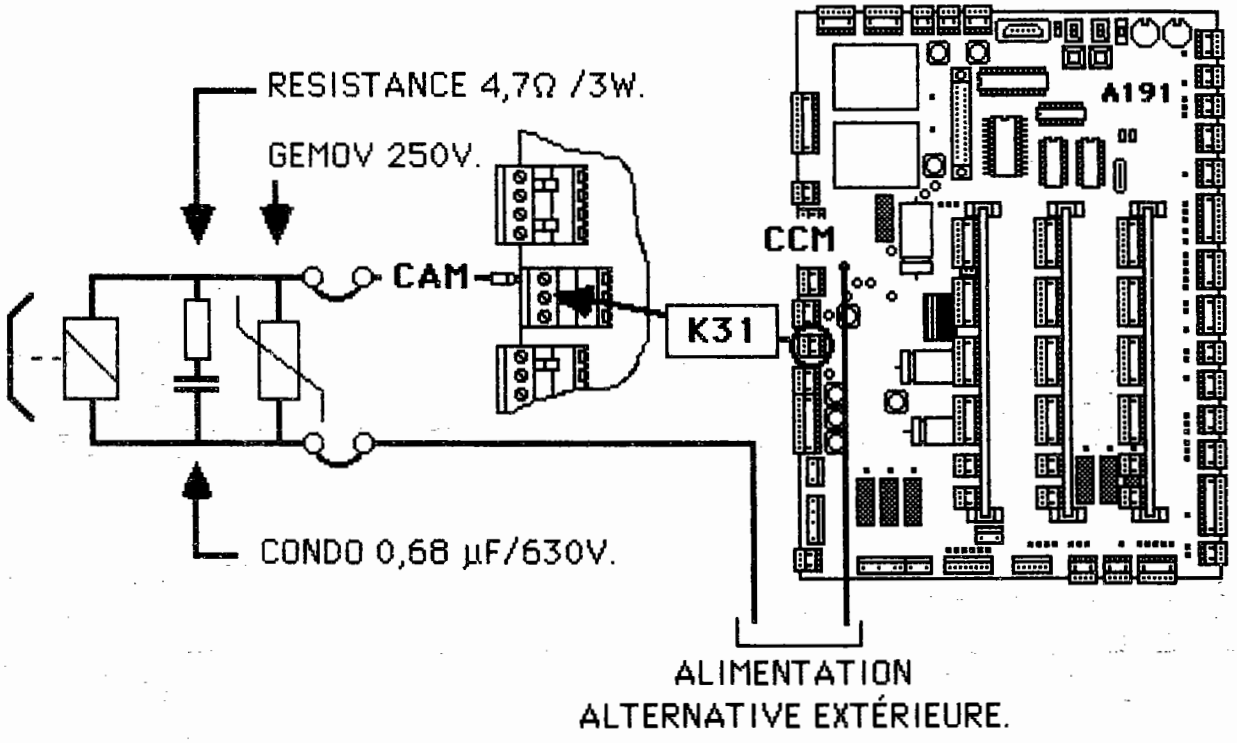
La protection de l'alimentation de la came doit être assurée par un fusible propre à cette source d'énergie.

Les fils de raccordement de l'alimentation de la came doivent impérativement être insérés dans le pendentif " FORCE " (tensions supérieures à 24V).

Raccordement d'une came ALTERNATIVE monophasée.

Comme précédemment, il faut disposer d'une source d'alimentation extérieure que l'on commute toujours par l'intermédiaire du relais de came.

Retirer le strap éventuellement placé entre **+RD1** et **CCM** et raccorder comme représenté ci-dessous:



Remarques:

L'intensité maximale que peut supporter le contact du relais de came est **3** ampères sous **250** volts.

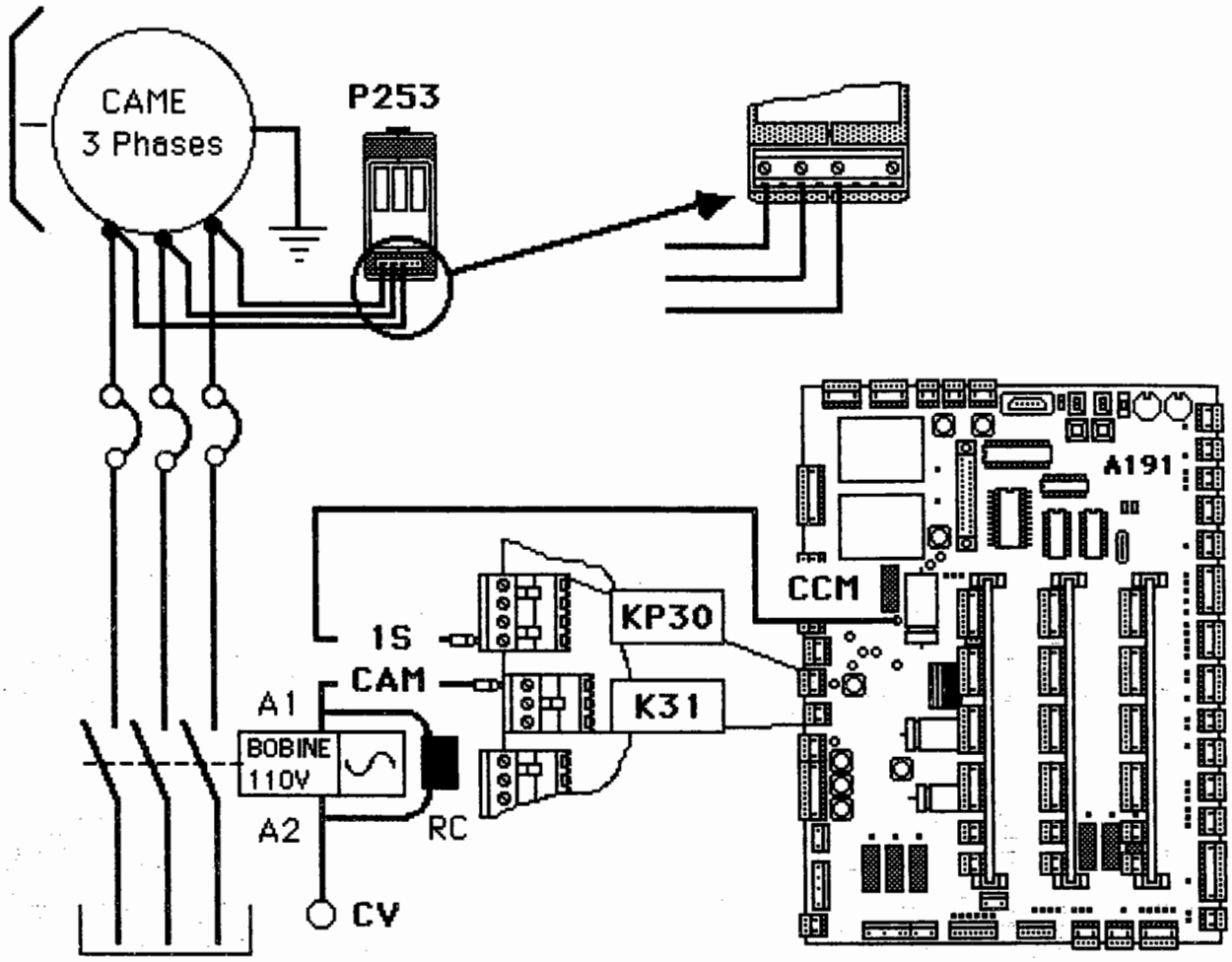
En cas de came alternative 220V, il faut impérativement mettre le plus près possible de la bobine de la came, une gemov 250V, une résistance de 4,7 Ohm, 3 Watts en serie avec un condensateur de 0,68 µF/630V.

La protection de l'alimentation de la came doit être assurée par un fusible propre à cette source d'énergie.

Les fils de raccordement de l'alimentation de la came doivent impérativement être insérés dans le pendentif " FORCE " (tensions supérieures à 24V).

Raccordement d'une came ALTERNATIVE triphasée.

Dans ce cas, il est indispensable d'interfacer l'alimentation de la came avec un contacteur que l'on raccordera comme représenté ci-dessous:



Remarques:

L'intensité maximale que peut supporter le contact du relais de came est **3** ampères sous **250** volts.

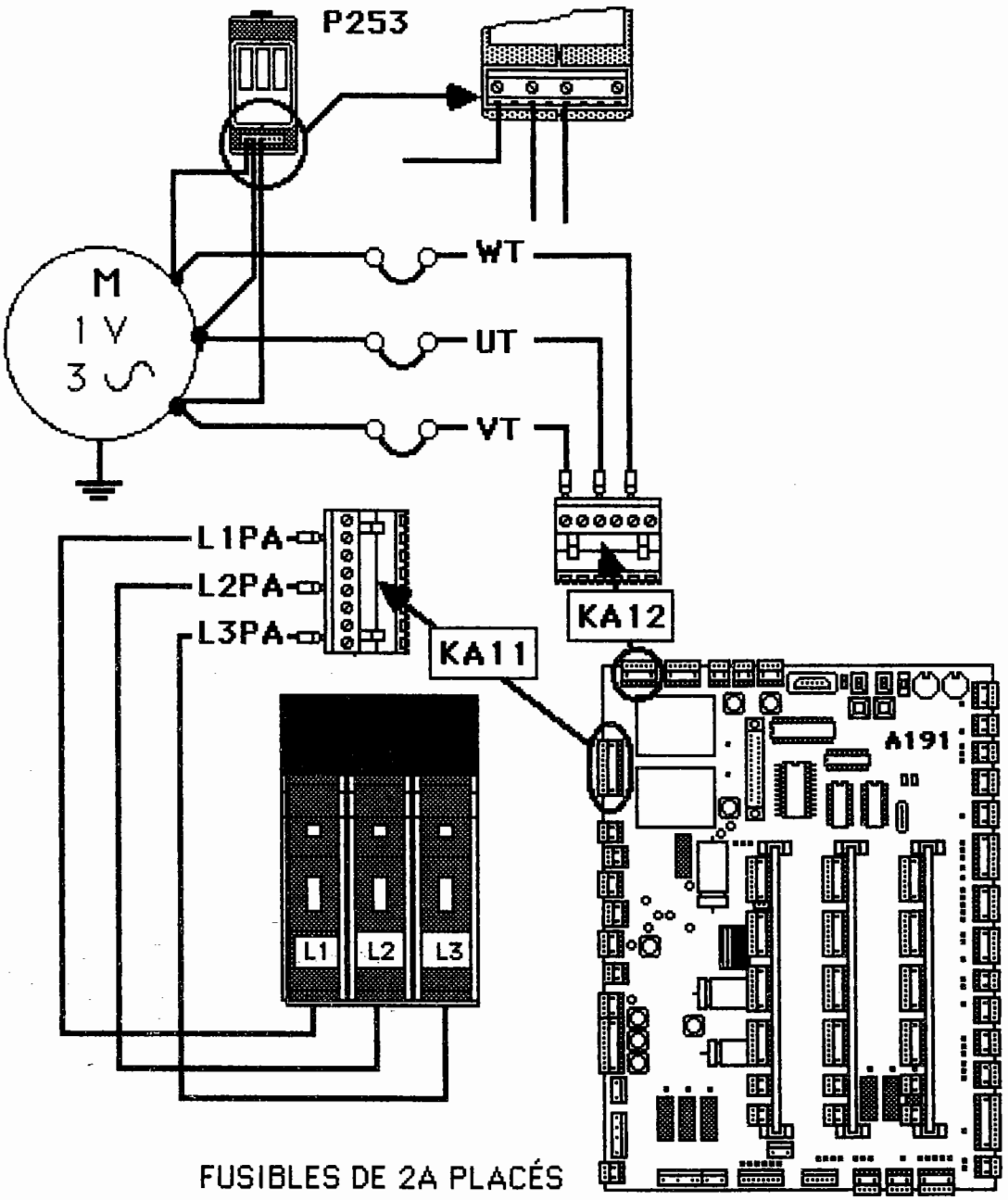
Il faut impérativement monter un GEMOV entre chaque phase ainsi qu'un triple réseau CONDENSATEUR - RESISTANCE série monté en étoile le plus près possible des enroulements de la came.

La protection de l'alimentation de la came doit être assurée par un fusible propre à cette source d'énergie.

Les fils de raccordement de l'alimentation de la came doivent impérativement être insérés dans le pendentif " FORCE " (tensions supérieures à 24V).

Raccordement du moteur TRIPHASE de l'opérateur.

Dans ce cas, raccorder comme indiqué ci-dessous:



FUSIBLES DE 2A PLACÉS SUR LE BORNIER ELECTROMÉCANIQUE.

Remarques:

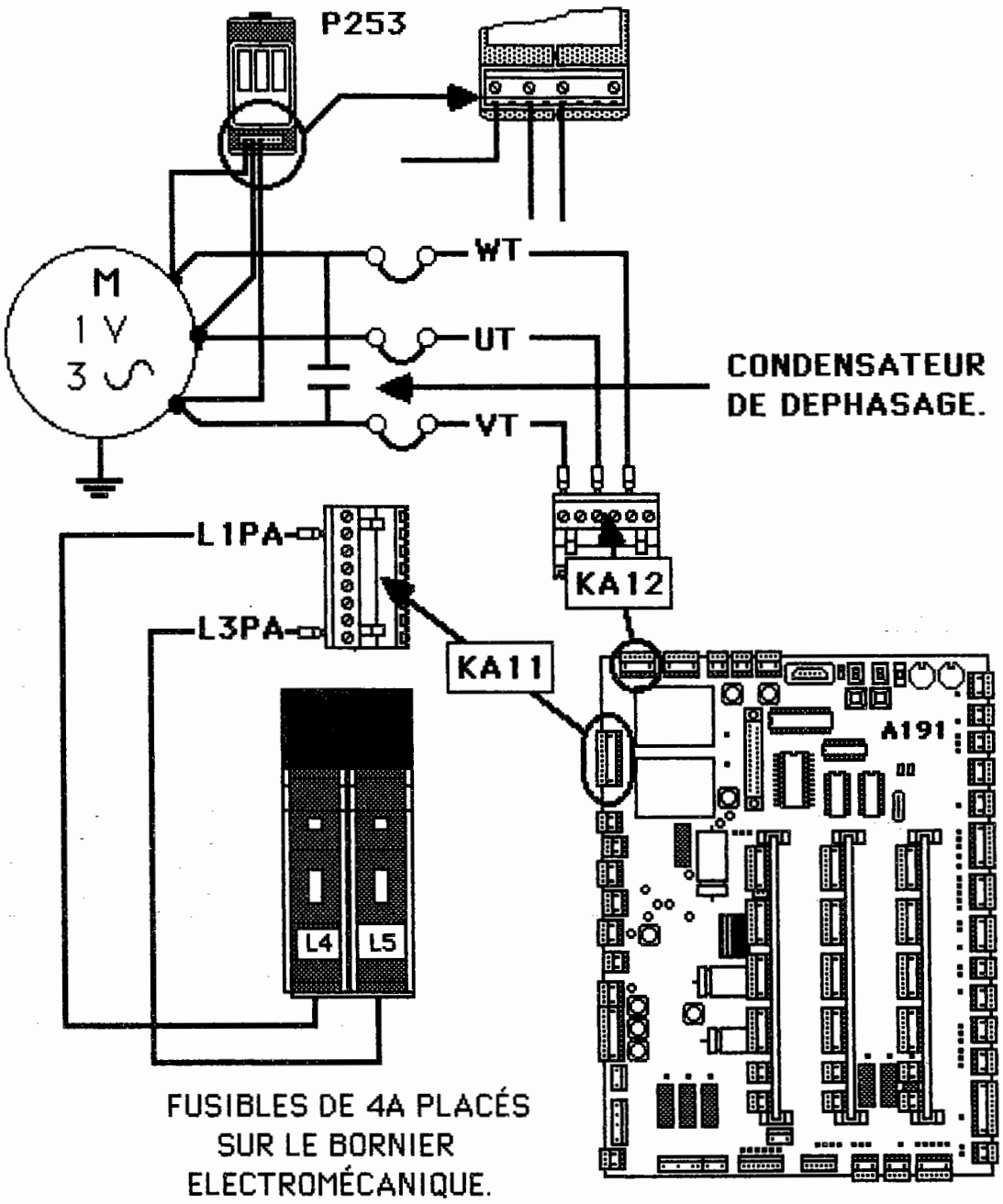
Il faut impérativement monter un GEMOV entre chaque phase ainsi qu'un triple réseau CONDENSATEUR - RESISTANCE série monté en étoile le plus près possible des enroulements du moteur.

La protection de l'alimentation du moteur de porte est assurée par trois fusibles placés sur le bornier électromécanique.

Les fils de raccordement de l'alimentation du moteur doivent impérativement être insérés dans le pendentif " FORCE " (tensions supérieures à 24V).

Raccordement du moteur TRIPHASE piloté en monophase avec condensateur de déphasage.

Dans ce cas, raccorder comme représenté ci-dessous:



Remarques:

Il faut impérativement monter un GEMOV ainsi qu'un réseau CONDENSATEUR - RESISTANCE série le plus près possible de l'enroulement principal et auxiliaire du moteur.

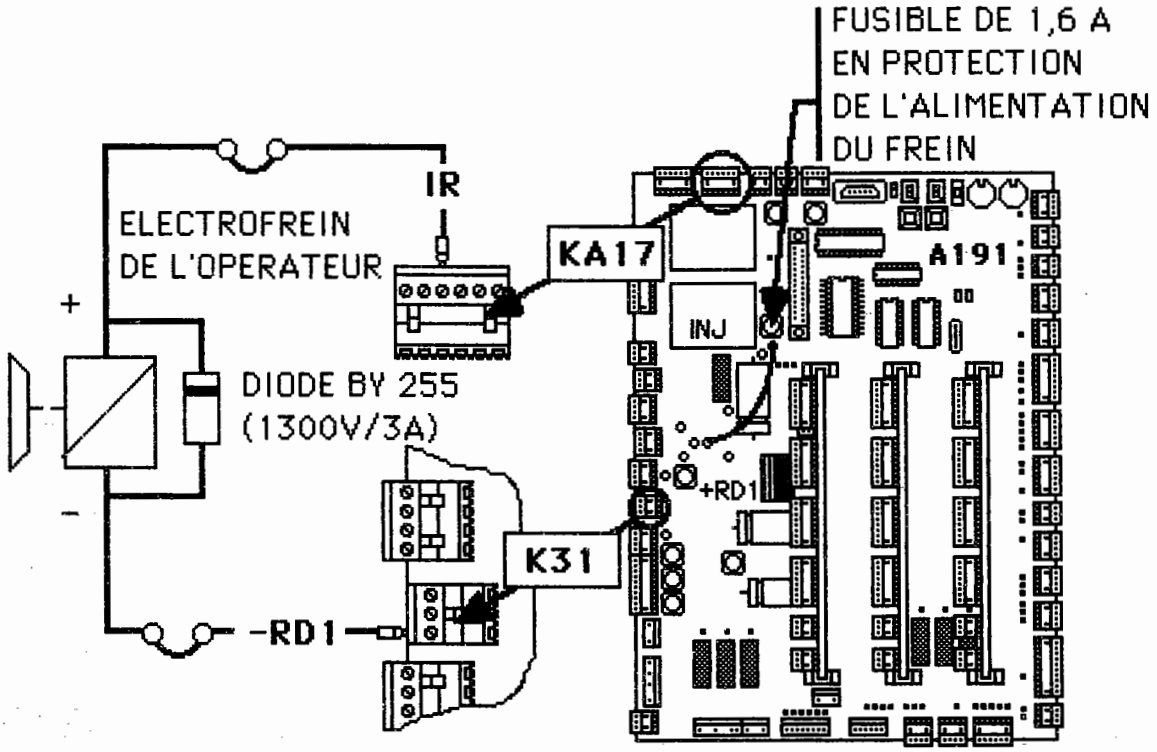
La protection de l'alimentation du moteur de porte est assurée par deux fusibles placés sur le bornier électromécanique.

Les fils de raccordement de l'alimentation du moteur doivent impérativement être insérés dans le pendentif " FORCE " (tensions supérieures à 24V).

Raccordement de l'électrofrein du moteur de l'opérateur.

Ce frein est destiné à bloquer la porte à la fin de chaque mouvement.

48V/3A, c'est la tension dont dispose en standard la **A191**.
Pour l'utiliser pour le frein, il suffit de mettre le strapp entre **+RD1** et **INJ** et de raccorder comme représenté ci-dessous:



Remarques: **TRES IMPORTANT ! ! !**

La somme des consommations sur le 48V CAME, FREIN Etc. . . . . ne doit pas dépasser 3 Ampères.

Il est impératif de mettre une diode BY255 (1300V/3A) en inverse et le plus près possible de la bobine du frein.

La protection de l'alimentation du frein est assurée par le fusible FU5 (1,6A).

Les fils de raccordement de l'alimentation du frein doivent impérativement être insérés dans le pendentif " FORCE " (tensions supérieures à 24V).

Dans le cas où d'autres tensions seraient nécessaires, s'inspirer des schémas proposés pour l'alimentation de la came.

Raccordement de l'injection du moteur de l'opérateur.

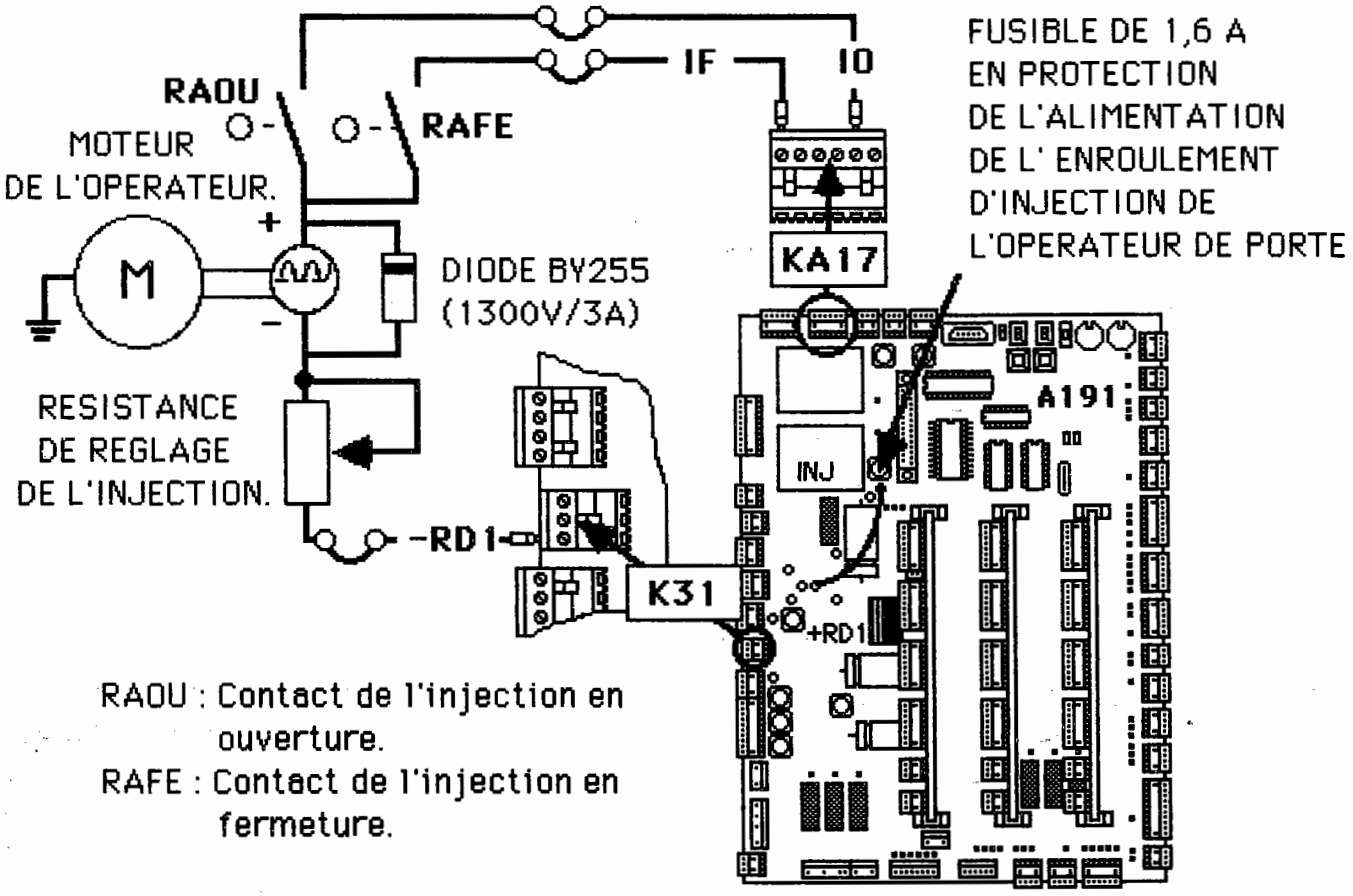
L'injection de courant continu permet de ralentir la fermeture et l'ouverture de la porte par l'intermédiaire de contacts supplémentaires:

RAOU = Contact de Ralentissement à l'ouverture.

RAFE = Contact de Ralentissement à la fermeture.

Comme nous l'avons déjà vu, la **A191** dispose d'une alimentation **48V/3A** qui peut être utilisée pour l'injection de ralentissement.

Raccorder comme indiqué ci-dessous:



RAOU : Contact de l'injection en ouverture.

RAFE : Contact de l'injection en fermeture.

Remarques: **TRES IMPORTANT ! ! !**

La somme des consommations sur le 48V CAME, FREIN Etc. . . . . ne doit pas dépasser 3 Ampères.

Il est impératif de mettre une diode BY255 (1300V/3A) en inverse et le plus près possible de la bobine du frein.

La protection de l'alimentation du frein est assurée par le fusible FU5 (1,6A).

Les fils de raccordement de l'alimentation du frein doivent impérativement être insérés dans le pendentif " FORCE " (tensions supérieures à 24V).

Dans le cas où d'autres tensions seraient nécessaires, s'inspirer des schémas proposés pour l'alimentation de la came.

REMARQUES ET DEFAUTS CONCERNANT LES PORTES:

Dans le cas des portes automatiques avec maintien du moteur sous tension pendant la marche, si au moment où on relâche le relais fermeture, le " **8** " de la chaîne de sécurité disparaît, on rétablit malgré tout le commun palier.
En effet, dès qu'un ordre est passé, on active le relais fermeture qui aura comme conséquence de rétablir le " **8** ".

Contrôle des verrouillages:

La **SCMT**: Sécurité de Came Mobile Temporisée.

Fonction:

Ce dispositif est destiné à assurer la protection de la came mobile actionnant les bras de serrures contre un échauffement excessif en cas de défaut de verrouillage empêchant l'appareil de démarrer.
Le même dispositif assure également la réouverture des portes automatiques dans les mêmes cas.

Principe:

Si le " **10** " de la chaine de sécurité n'est pas apparu **3** secondes (ou tout autre durée comprise entre **3** et **255** secondes programmée à l'adresse **46**) aprés le " **8** " , l'équipement annule l'ordre en cours, ce qui a pour effet, soit de couper l'excitation de la came, soit de commander la réouverture de la porte automatique.

Le défaut exclusivement informatif codé **21** (**SCMT** après recalage) est visualisé sur l'outil de diagnostic incorporé. L'équipement reste disponible pour une tentative de départ sur un nouvel ordre.

La temporisation a été volontairement choisie de courte durée pour éviter d'éventuels mouvements d'inquiétude des passagers enfermés dans la cabine.

Durant l'opération de recalage, le fonctionnement de ce dispositif est légèrement différent: en effet, le recalage du sélecteur étant indispensable à un fonctionnement ultérieur correct, un seul défaut de verrouillage n'est pas considéré comme suffisant pour l'interrompre.
Durant cette séquence, l'équipement effectuera donc **4** tentatives de verrouillage avant de provoquer la mise en panne de l'appareil signalée par le défaut codé **6** (**SCMT** répétitive au recalage) sur l'outil de diagnostic intégré.
La **SCMT** est systématiquement opérationnelle et ne nécessite ni programmation ni raccordement complémentaire.

L'intégrateur de porte:

Fonction:

Ce dispositif est destiné à assurer la protection du moteur de l'opérateur de porte.

Principe:

Si **1** seconde (ou tout autre durée comprise entre **1** et **255** secondes programmée à l'adresse **47** pour l'opérateur **1** et **67** pour l'opérateur **2**) le fin de course ouverture n'a pas été ouvert suite à la commande du relais ouverture, le défaut codé **34** (**Intégrateur de Porte**) apparaît sur l'outil de diagnostic intégré et l'appareil reste immobilisé en l'état.
Le comportement est le même dans le cas où la **A191** a activé le relais fermeture sans voir s'ouvrir le fin de course fermeture après la temporisation d'intégrateur de porte.

Programmation de la temporisation de porte:

C'est la temporisation que nous avons déjà évoquée en décrivant les différents types de portes.

Elle détermine le temps pendant lequel la porte reste ouverte lorsque le fin de course ouverture (**FCOU**)a été sollicité.

Lorsqu'il n'y a pas de fin de course ouverture, cette temporisation commence à courir dès que la **A191** active le relais ouverture.

Cette temporisation se programme en secondes à l'adresse **41** pour **l'opérateur 1** et **61** pour **l'opérateur 2**.
La valeur de cette temporisation va de **2** à **255** secondes.

Stationnement porte ouverte ou porte fermée:

Le stationnement à l'étage, pour les différents types de portes automatiques (cabine et palières), s'effectue portes fermées.

En cas de porte cabine automatique et portes palières battantes, il faut programmer complémentairement la fonction " **Porte Cabine** " à l'adresse **48** pour l'**opérateur 1**,le bâtonnet **4** doit être **allumé.**
A l'adresse **68** pour l'**opérateur 2**,le bâtonnet **4** doit être **allumé.**

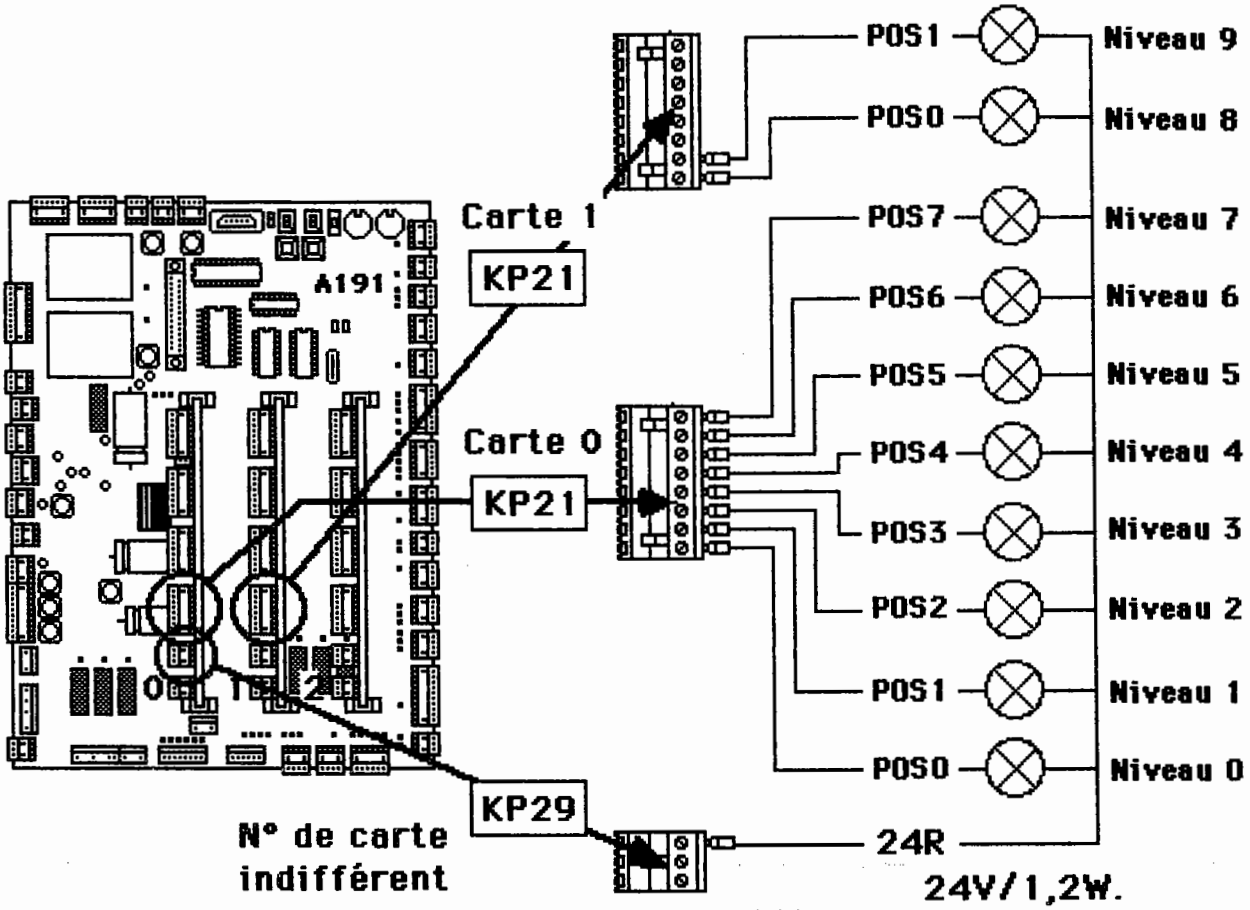
La cabine stationne dans ce cas porte ouverte, la fermeture de la porte cabine étant alors asservie à l'enregistrement d'un ordre **ET** la fermeture de la porte palière.

3.6.15 L'indicateur Décimal en Cabine.

Fonction:

L'indicateur décimal est constitué d'autant de lampe qu'il y a de niveaux et uniquement celle correspondant à la position de la cabine s'allume.

Raccordement:



Exemple de raccordement pour un 10 niveaux.

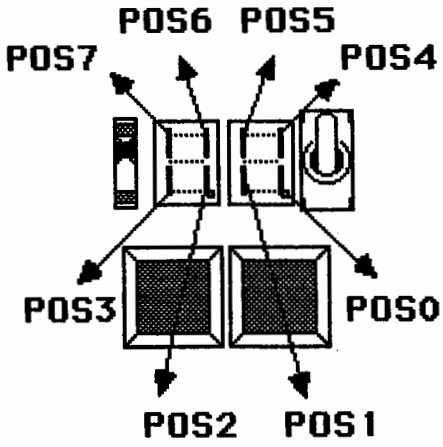
Visualisation sur le bloc de maintenance incorporé:

A l'adresse **1F**, les bâtonnets **0** à **7** nous donnent respectivement l'**état des sorties positionnement POS0** à **POS7.**

Le bâtonnet correspondant est **allumé** lorsqu'une sortie est activée et sort du **0 Volt**. Le bâtonnet est **éteint** dans le cas **contraire.**

RAM ADRESSE : 1F

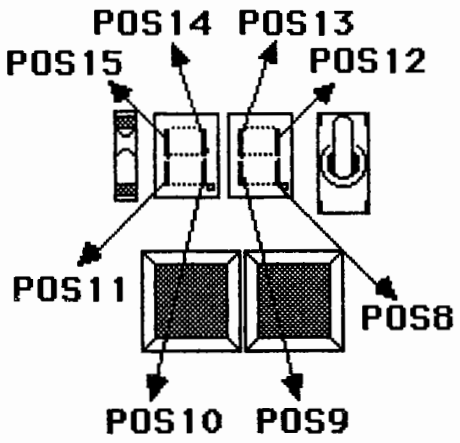
POS7	POS6	POS5	POS4
Bât7	Bât6	Bât5	Bât4
POS3	POS2	POS1	POS0
Bât3	Bât2	Bât1	Bât0



A l'adresse **20**, les bâtonnets **0** à **7** nous donnent respectivement l'**état des sorties positionnement POS8** à **POS15.**

RAM ADRESSE : 20

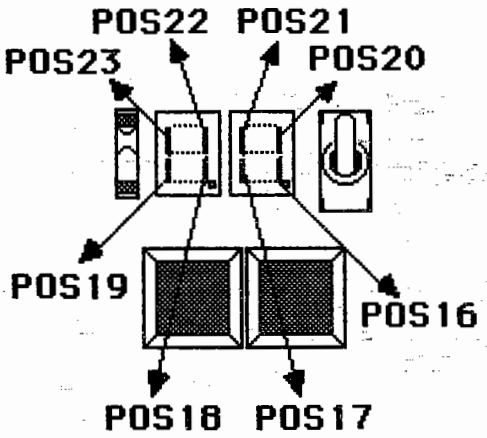
POS15	POS14	POS13	POS12
Bât7	Bât6	Bât5	Bât4
POS11	POS10	POS9	POS8
Bât3	Bât2	Bât1	Bât0



A l'adresse **21**, les bâtonnets **0** à **7** nous donnent respectivement l'**état des sorties positionnement POS16** à **POS23.**

RAM ADRESSE : 21

POS23	POS22	POS21	POS20
Bât7	Bât6	Bât5	Bât4
POS19	POS18	POS17	POS16
Bât3	Bât2	Bât1	Bât0



Remarque:

Un grand nombre d'indicateurs digitaux , non AUTINOR, nécessitent un fil par étage pour sélectionner la valeur à afficher.

Il existe parmi ceux-ci des afficheurs à commun positif et d'autres à commun négatif.

Les afficheurs digitaux à commun positif peuvent être commandés par les sorties POSN .

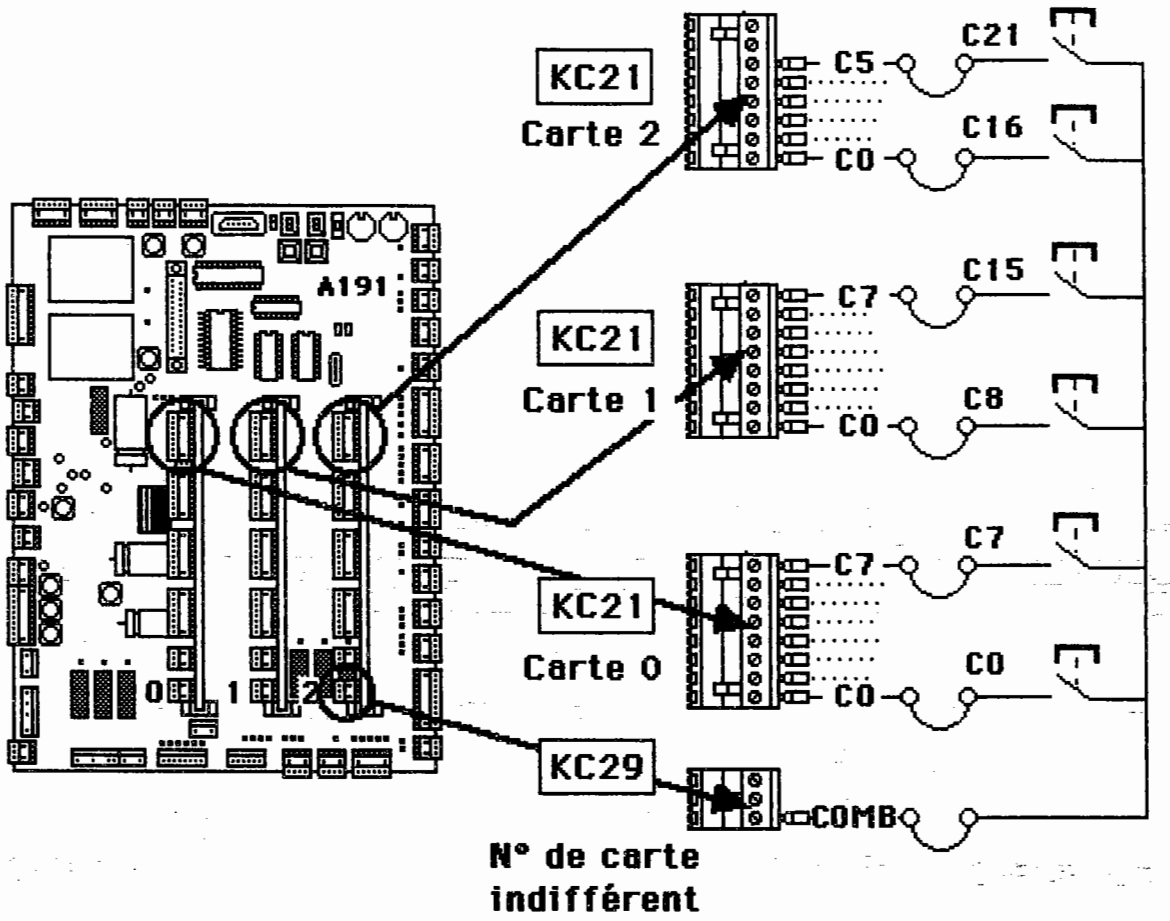
Pour les afficheurs digitaux à commun négatif, il faut inverser les sortie POSN en passant par des relais.

3.6.4 Les envois " cabine "

Principe:

En appuyant sur un des boutons, on provoque un envoi cabine à destination du niveau sélectionné.

Raccordement:



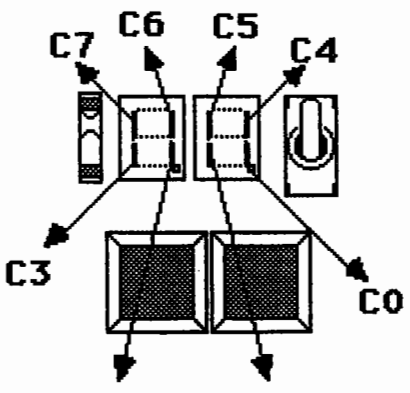
Exemple de raccordement pour un site 22 niveaux.

Visualisation sur le bloc de maintenance incorporé:

A l'adresse **00**, les bâtonnets **0** à **7** nous donnent l'état des contacts **C0** à **C7**. Lesbâtonnets sont **allumés** lorsque les contacts sont **établis** pour **faire un envoi cabine**.
Les bâtonnets sont **éteints** lorsque les **contacts sont ouverts**.

RAM ADRESSE : 00

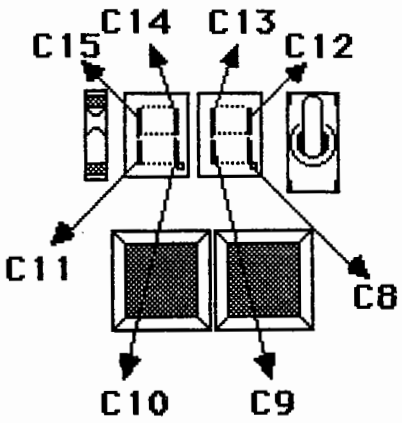
C7	C6	C5	C4
Bât7	Bât6	Bât5	Bât4
C3	C2	C1	C0
Bât3	Bât2	Bât1	Bât0



A l'adresse **01**, les bâtonnets **0** à **7** nous donnent l'état des contacts **C8** à **C15**.

RAM ADRESSE : 01

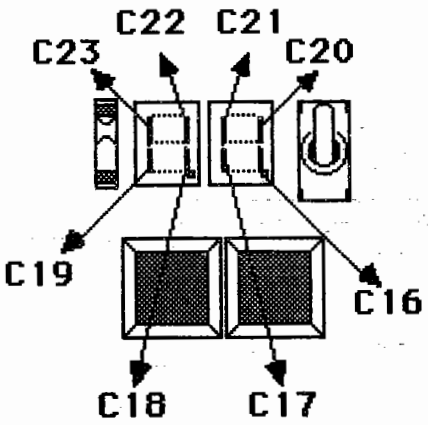
C15	C14	C13	C12
Bât7	Bât6	Bât5	Bât4
C11	C10	C9	C8
Bât3	Bât2	Bât1	Bât0



A l'adresse **02**, les bâtonnets **0** à **7** nous donnent l'état des contacts **C16** à **C23**.

RAM ADRESSE : 02

C23	C22	C21	C20
Bât7	Bât6	Bât5	Bât4
C19	C18	C17	C16
Bât3	Bât2	Bât1	Bât0



Remarques:

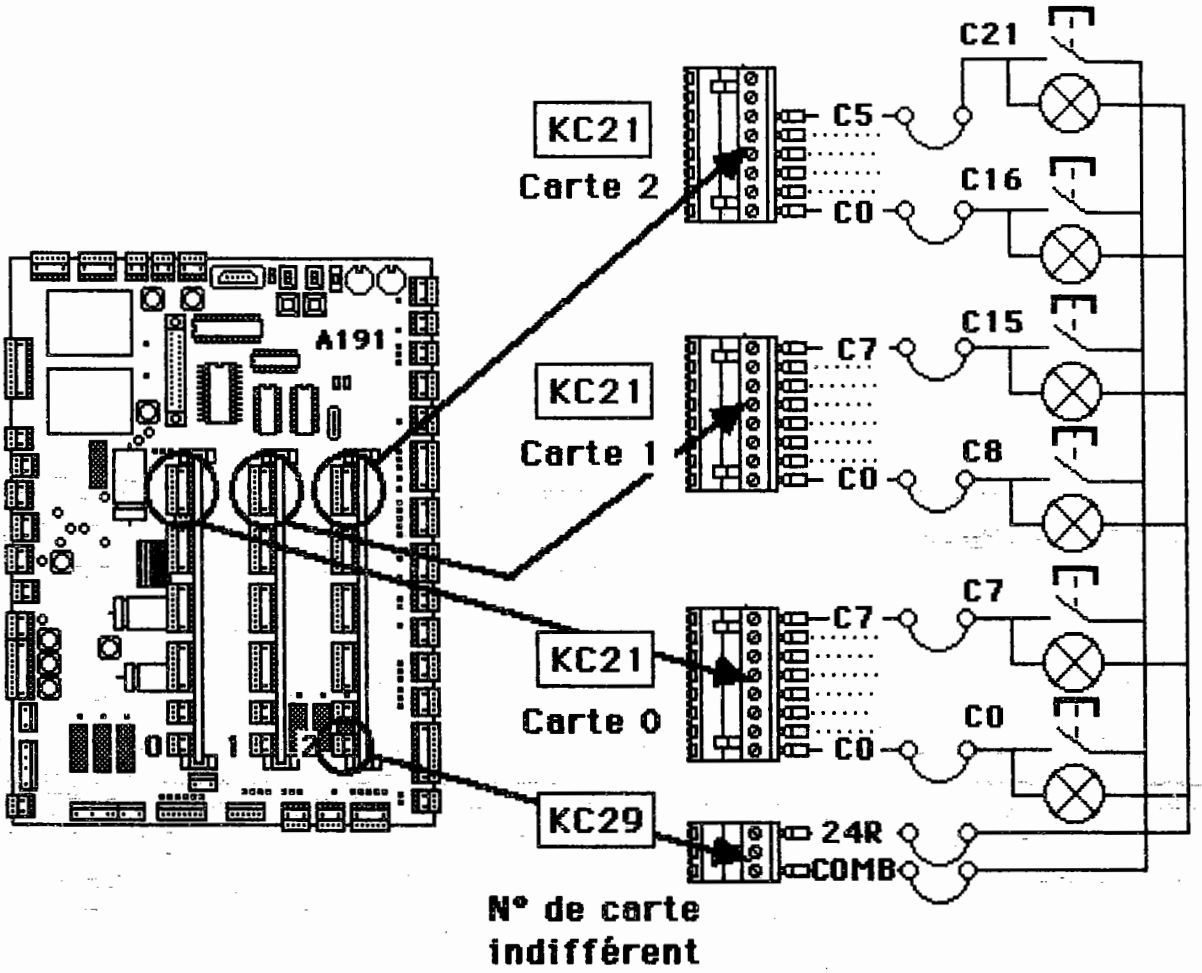
Les fils de raccordement des envois cabine doivent être insérés dans le pendentif "basses tension" (inférieures ou égales à 24V).

3.6.5 Les quittances d'envois " cabine ".

Fonction:

Les quittances " **cabine** " témoignent de la prise en compte de l'envoi par la manoeuvre **A191**.

Raccordement:



Exemple de raccordement pour un site 22 niveaux.

De façon générale, chaque quittance est reliée entre l'entrée du bouton correspondant et le **24R**.

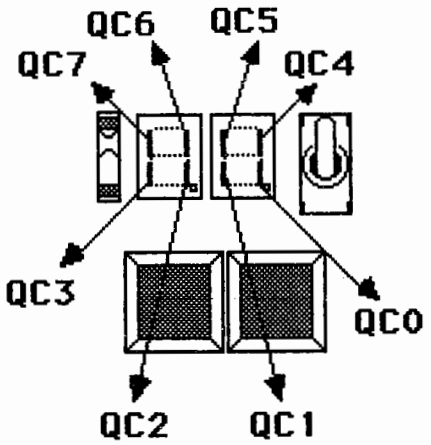
L'entrée " devient ", après enregistrement de l'ordre, une sortie qui sort du **0 Volt** pour activer un lumineux dont l'autre extrémité est reliée au **24R**.

Visualisation sur le bloc de maintenance incorporé :

A l'adresse **16**, les bâtonnets **0** à **7** nous donnent l'état des quittances **cabines QC0** à **QC7**.
Les bâtonnets sont **allumés** lorsque les quittances sont **allumées** quand un envoi cabine a été mémorisé.
Les bâtonnets sont **éteints** dans le **cas contraire**.

RAM ADRESSE : 16

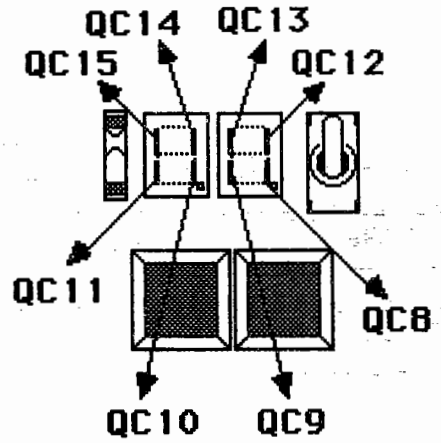
QC7	QC6	QC5	QC4
Bât7	Bât6	Bât5	Bât4
QC3	QC2	QC1	QC0
Bât3	Bât2	Bât1	Bât0



A l'adresse **17**, les bâtonnets **0** à **7** nous donnent l'état des quittances **cabines QC8** à **QC15**.

RAM ADRESSE : 17

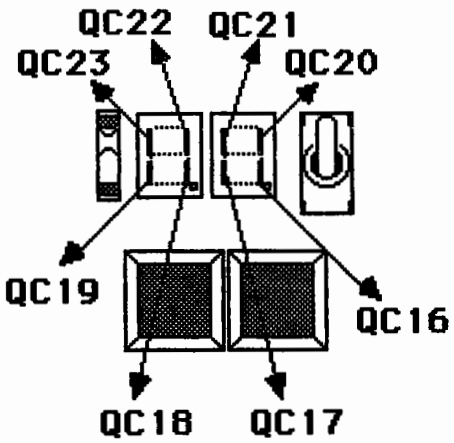
QC15	QC14	QC13	QC12
Bât7	Bât6	Bât5	Bât4
QC11	QC10	QC9	QC8
Bât3	Bât2	Bât1	Bât0



A l'adresse **18**, les bâtonnets **0** à **7** nous donnent l'état des quittances **cabines Q16** à **QC23**.

RAM ADRESSE : 18

QC23	QC22	QC21	QC20
Bât7	Bât6	Bât5	Bât4
QC19	QC18	QC17	QC16
Bât3	Bât2	Bât1	Bât0

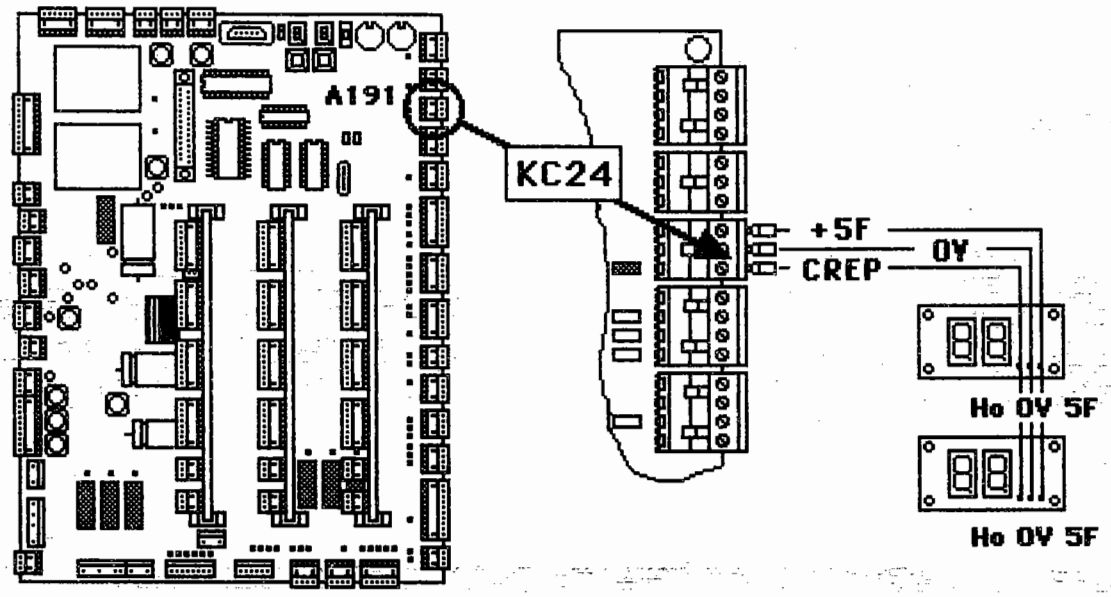


3.6.6 Le répétiteur de position en cabine.

Principe:

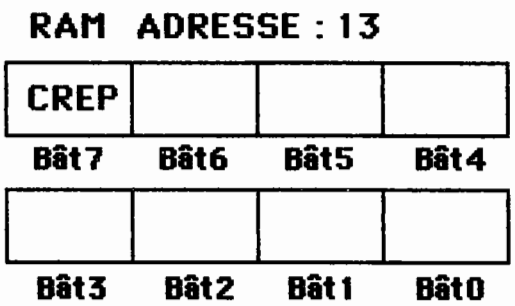
Les informations nécessaires à la signalisation du niveau de présence sont codées par la manoeuvre **A191** et sortent sous forme de trains d'impulsions sur un seul fil (**CREP**).
Cette information **CREP** peut être raccordée à un afficheur digital conçu à cet effet (**P200, P1200, P201, P1201, P300**).
Le code reçu par ces afficheurs permet la signalisation des nombres **-19** à **+19**.

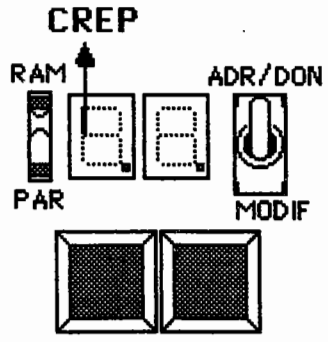
Raccordement:



Visualisation sur le bloc de maintenance incorporé:

A l'adresse **13**, le bâtonnet **7** nous donne l'état du **CREP**.
Le bâtonnet **clignote constamment.**





Remarque:

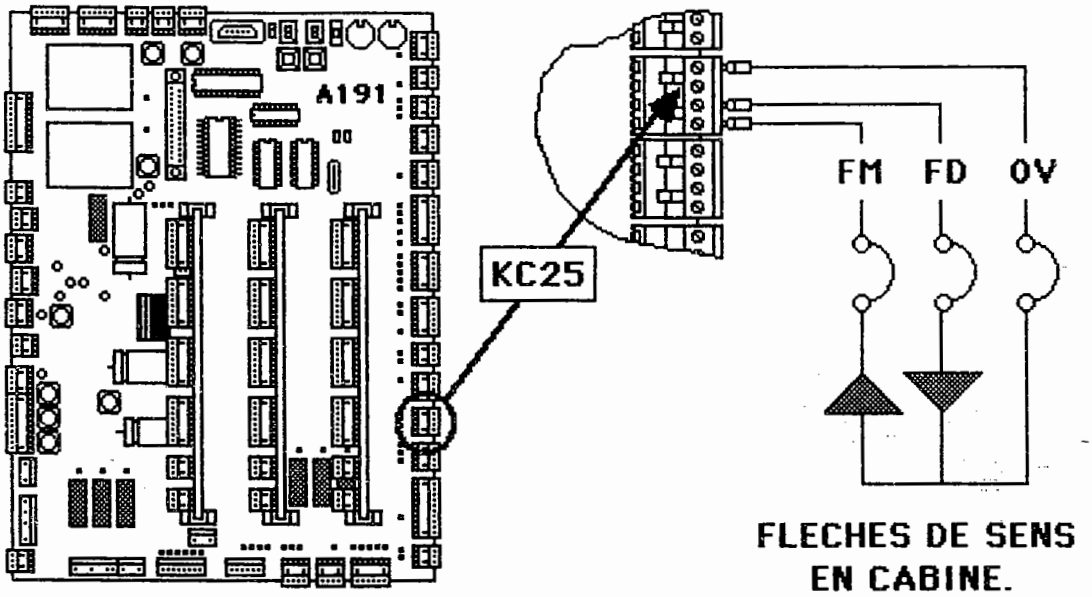
Les fils de raccordement des afficheurs doivent être insérés dans le pendentif " basses tensions " (inférieures ou égales à 24V).

3.6.7 Les flèches de sens.

Fonction:

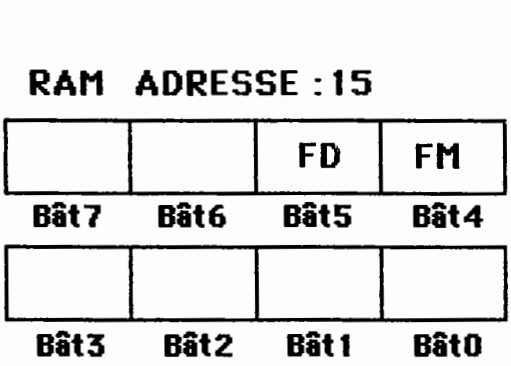
Ces flèches indiquent le sens de déplacement de la cabine.
Si l'appareil n'a pas d'orientation, les deux flèches s'éteignent.
Dès qu'une ouverture porte est faite en appuyant sur le bouton palier où se trouve la cabine, les flèches se rallument.

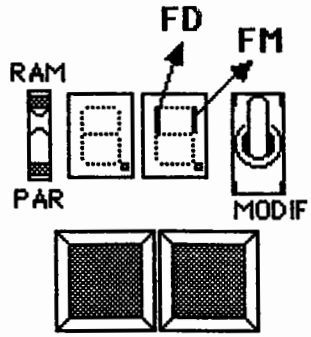
Raccordement:



Visualisation sur le bloc de maintenance incorporé:

A l'adresse **15**, les bâtonnet **4** et **5** nous donnent respectivement l'état des flèches de sens **FM** et **FD**.
Les bâtonnets **4** et **5** sont **allumés** lorsque les sorties sont **activées** et **sortent du 24R**.
Les bâtonnets sont **éteints** dans le **cas contraire**.





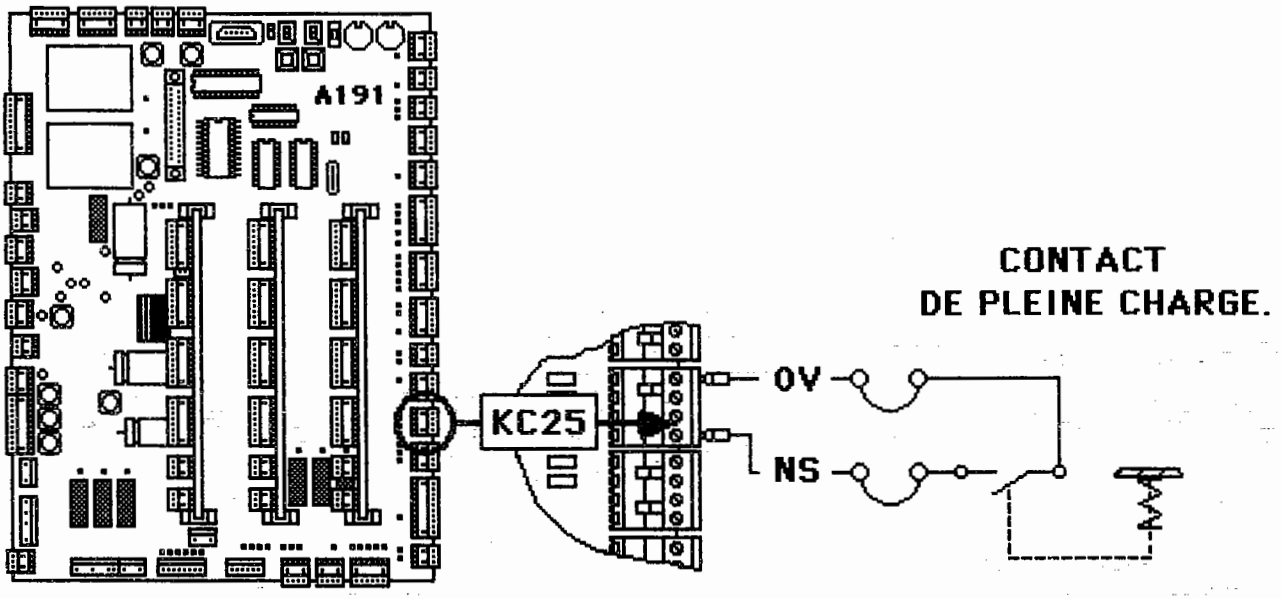
Remarque:
Les fils de raccordement des flèches de sens doivent être insérés dans le pendentif " basses tensions " (inférieures ou égales à 24V).

3.6.8 La fonction " Complet " (Non Stop).

Principe:

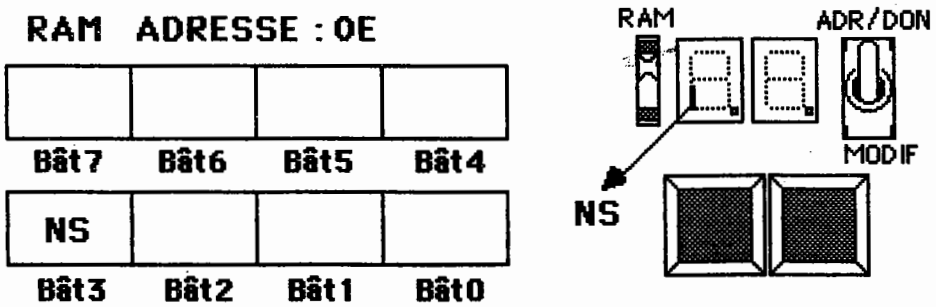
L'option " **Complet** " exploite l'information d'un pèse-charge en cabine qui détecte la pleine charge.
En cas de pleine charge, la **A191** continue d'enregistrer les appels paliers sans les desservir et affiche le code **54** en mode clignotant sur l'outil de communication.

Raccordement:



Visualisation sur le bloc de maintenance incorporé:

A l'adresse **0E**, le bâtonnet **3** nous donne l'état du contact " **Complet** " (**NS**).
Le bâtonnet **3** est **allumé** lorsque le contact est **fermé** pour indiquer que la cabine est **en pleine charge**.
Le bâtonnet est **éteint** dans le **cas contraire**.



Remarque:
Les fils de raccordement de l'option " **Complet** " doivent être insérés dans le pendentif " basses tensions " (inférieures ou égales à 24V).

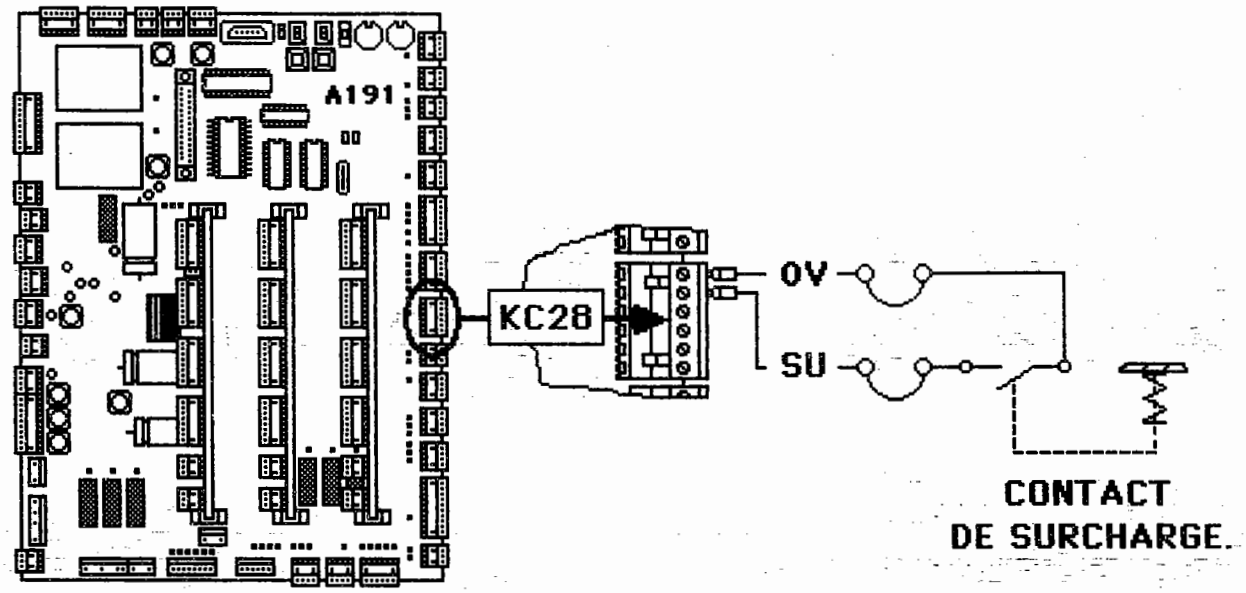
3.6.9 La fonction " Surcharge ".

Principe:

Bien que la norme prévoie une relation stricte entre la surface de la cabine et la charge autorisée, il est souhaitable, dans certains cas, d'avertir l'usager qu'il dépasse la charge maximum autorisée.

La fonction " **SURCHARGE** " exploite l'information d'un pèse-charge en cabine et empêche tout départ ainsi que toute fermeture des portes tant que les conditions de charge ne respectent pas les limites fixées.

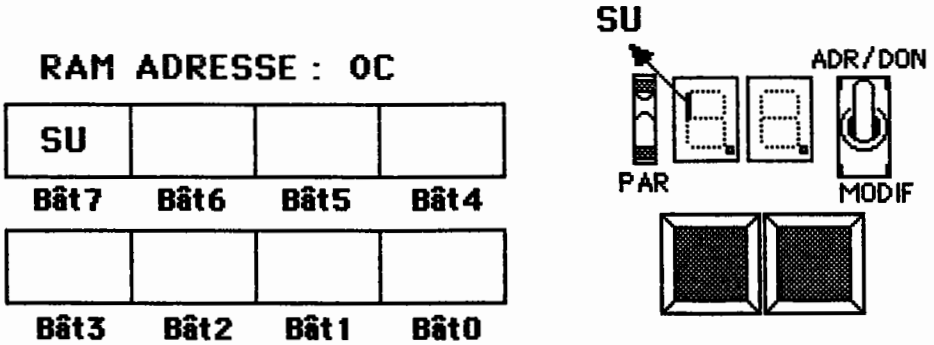
Raccordement:



Visualisation sur le bloc de maintenance incorporé:

A l'adresse **0C**, le bâtonnet **7** nous donne l'état du contact **SU.**

Le bâtonnet **7** est **allumé** lorsque le contact est **établi** en cas de **surcharge détectée**.
Le bâtonnet est **éteint** en fonctionnement **normal**.



Défaut:

Lorsqu'une surcharge est détectée, le code **31** apparaît.

Conséquence du défaut:

La **A191** empêche tout départ ainsi que toute fermeture des portes.

Remarque:

La détection de la surcharge est effective dans toute la zone considérée comme étant la présence au niveau donnée par le sélecteur (distance entre écrans d'arrêt + 40 mm).
La détection est maintenue même si, sous l'effet de la charge, la cabine sort de cette zone.
Si un envoi est déjà enregistré à l'apparition de la surcharge, il n'est pas effacé, ce qui évite à l'usager déjà en cabine de devoir renouveler son envoi au retour à la condition de charge normale.
Le dispositif est évidemment inopérant pendant le déplacement de la cabine puisque lors du départ, les conditions de charge étaient respectées.

La faculté de traitement de la surcharge ne nécessite pas de programmation. Le raccordement du contact suffit pour qu'il soit pris en compte.

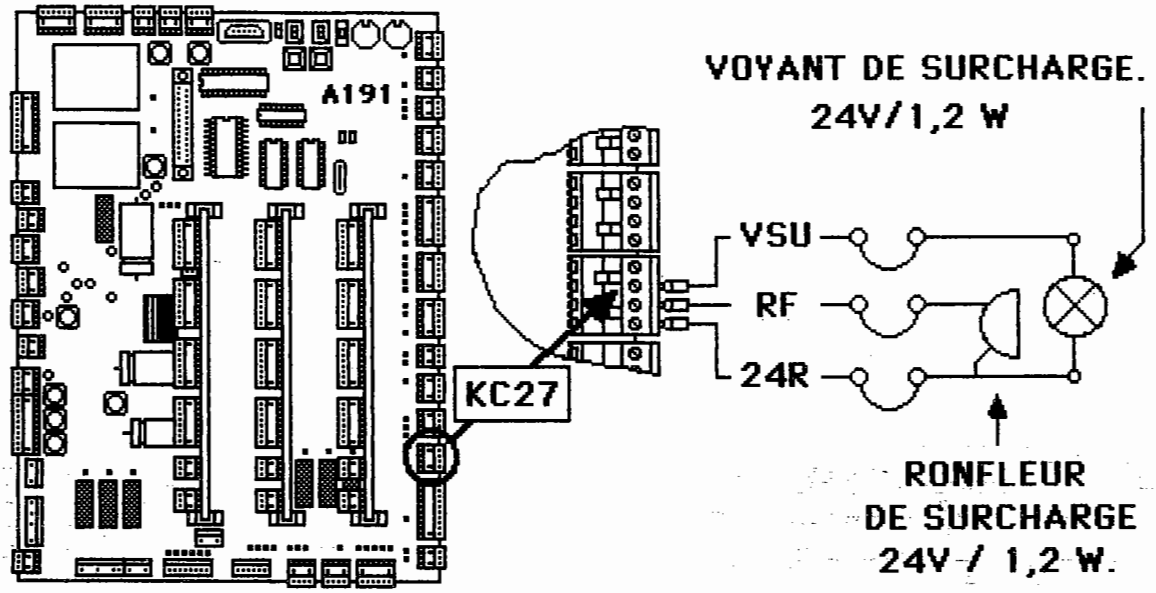
Les fils de raccordement de la surcharge doivent être insérés dans le pendentif " basses tensions " (inférieures ou égales au 24V).

3.6.10 La signalisation de la surcharge (VSU et RF).

Principe:

La signalisation lumineuse ou auditive de la surcharge peut être raccordée entre la sortie **VSU** ou **RF** et le **24 R**.

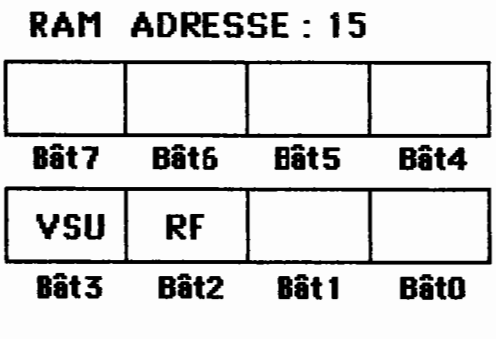
Raccordement:

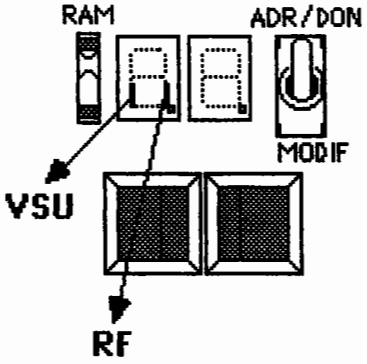


Visualisation sur le bloc de maintenance incorporé:

A l'adresse **15**, les bâtonnets **2** et **3** nous donnent l'état des sorties **RF et VSU**.

Le bâtonnet est **allumé** lorsque la sortie est **activée** et **sort du 0 Volt**.
Le bâtonnet est **éteint** dans le **cas contraire**.





Remarques:

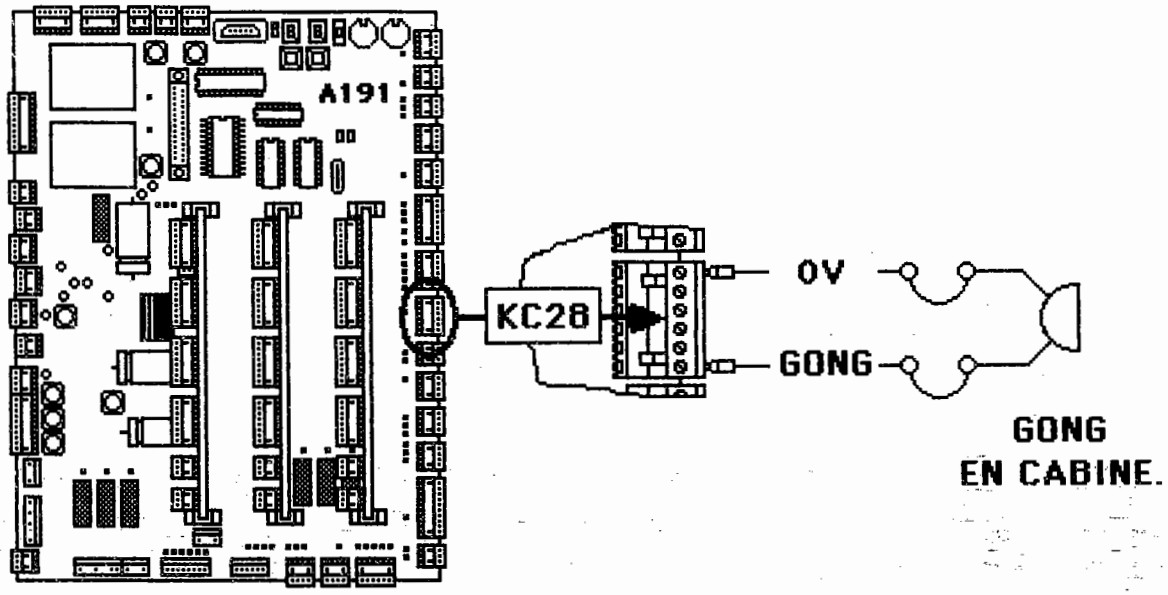
Les fils de raccordement de la visualisation de la surcharge doivent être insérés dans le pendentif " basses tensions " (inférieures ou égales à 24 Volts).

3.6.11 La sortie " Gong " (GONG).

Principe:

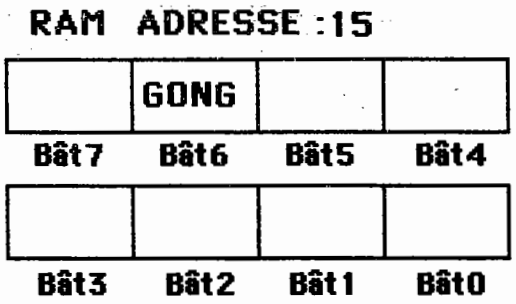
Le **gong** en cabine est destiné à prévenir de l'arrivée imminente de la cabine au niveau sélectionné.

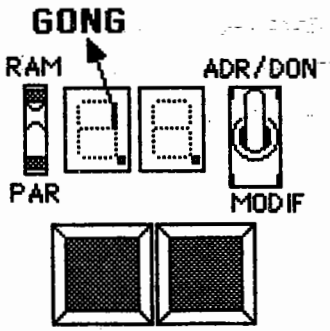
Raccordement:



Visualisation sur le bloc de maintenance incorporé:

A l'adresse **15**, le bâtonnet **6** nous donne l'état de la sortie "**Gong**".
Le bâtonnet **6** est **allumé** lorsque la sortie est activée et **sort du 24R**.
Le bâtonnet est **éteint** dans le **cas contraire**.





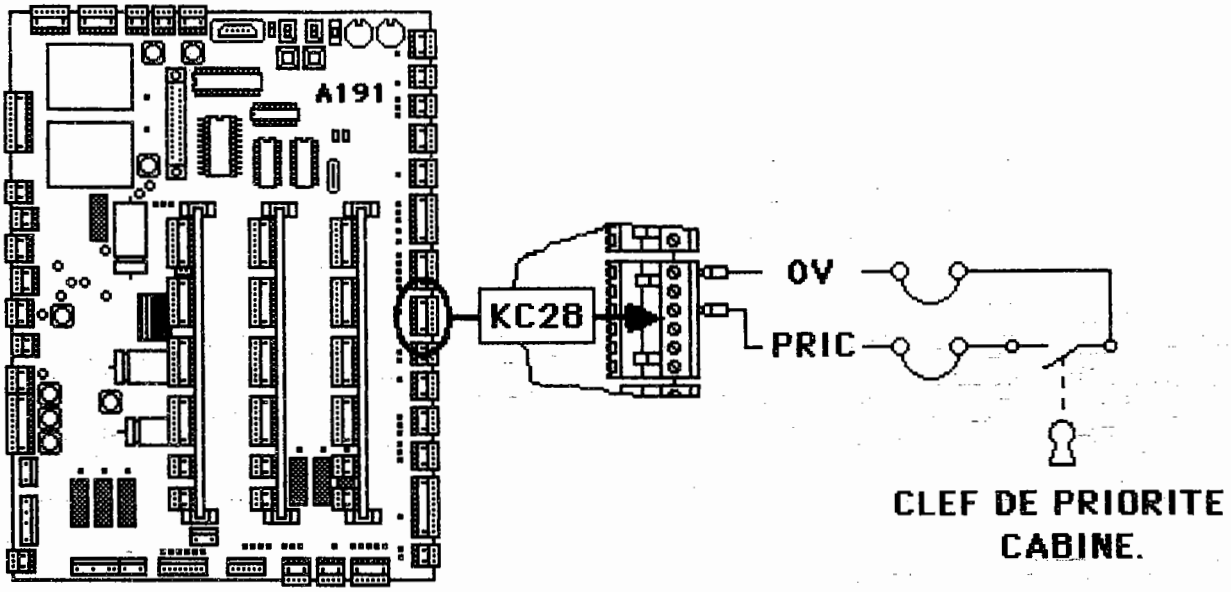
Remarques:
Il est possible d'activer la sortie " **Gong** " au passage " **PV** " du niveau de destination en programmant à l'adresse **09** ,le bâtonnet **7** qui doit être **éteint**. Il est également possible d'activer la sortie " **Gong** " **à l'arrêt** de la cabine en programmant à l'adresse **09**, le bâtonnet **7** qui doit être **allumé**.
Les fils de raccordement de la sortie " **Gong** " doivent être insérés dans le pendentif " basses tensions " (inférieures ou égales à 24 Volts).

3.6.12 La fonction " Priorité cabine " (PRIC).

Principe:

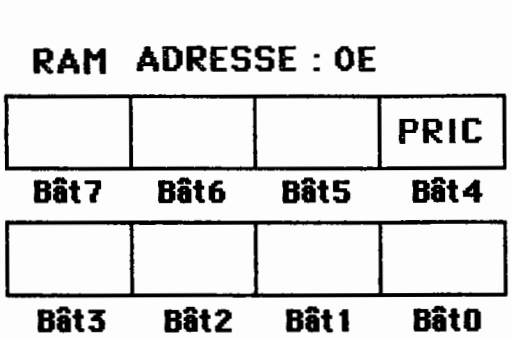
Lors du basculement de l'interrupteur " **PRIC** ", on annule les ordres cabines et paliers et la **A191** fonctionne alors en manoeuvre à blocage " **CABINE** " avec stationnement portes ouvertes.
Lorsque la fonction " **PRIC** " est en cours, le code **51** clignote sur l'outil de communication.

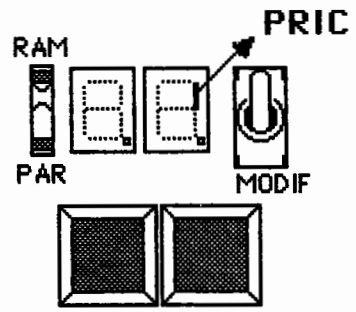
Raccordement:



Visualisation sur le bloc de maintenance incorporé:

A l'adresse **OE**, le bâtonnet **4** nous donne l'état du contact " **PRIC** ".
Le bâtonnet **4** est **allumé** lorsque le **contact est établi** pour **demander la fonction**.
Le bâtonnet **4** est éteint dans le **cas contraire**.





Remarques:

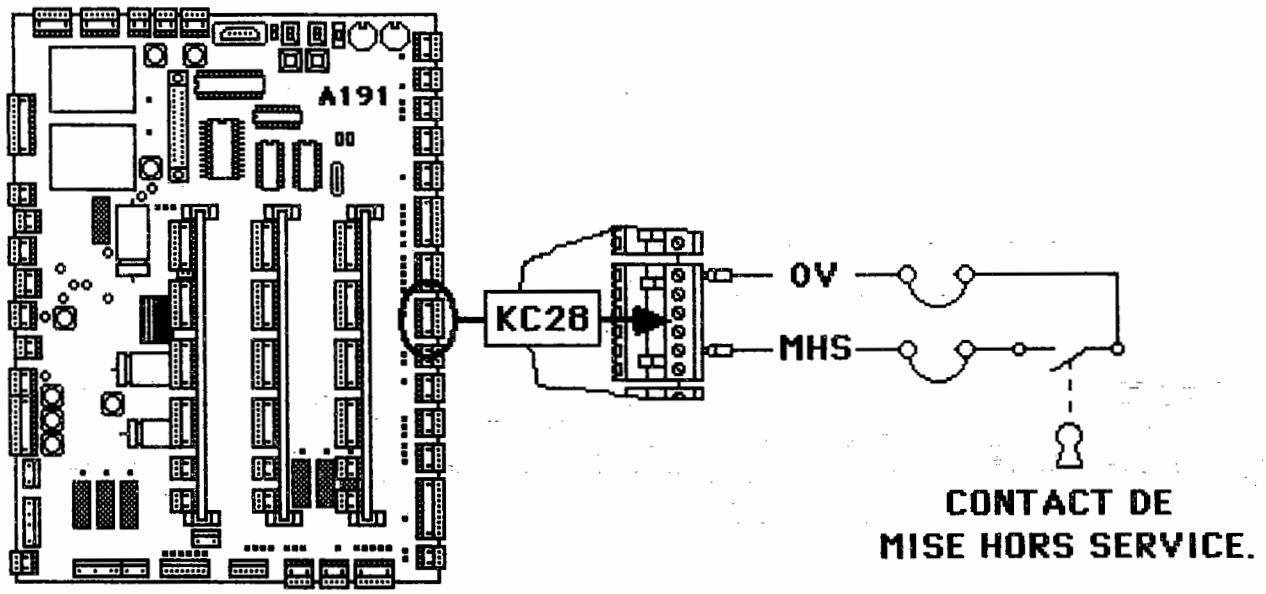
Les fils de raccordement **PRIC et 0V** de la " fonction priorité cabine " doivent être insérés dans le pendentif " basses tensions " (inférieures ou égales à 24 Volts).

3.6.13 La fonction " Mise Hors Service " (MHS).

Principe:

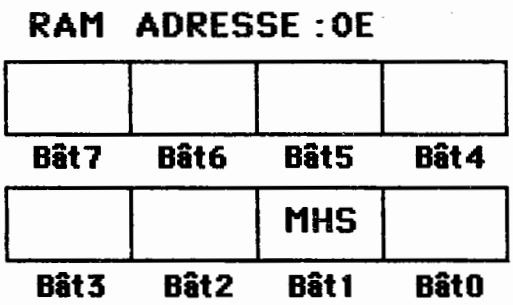
La fonction " **Mise Hors Service** " permet d'interdire l'utilisation de l'appareil en inhibant les boutons d'envois et d'appels.
La fonction opérante est signalée par le voyant " **Hors Service** " ainsi que par le code de défaut **50** qui clignote sur le bloc de maintenance incorporé.

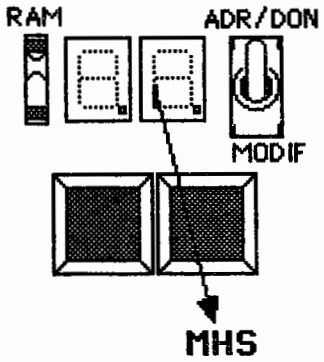
Raccordement:



Visualisation sur le bloc de maintenance incorporé:

A l'adresse **OE**, le bâtonnet **1** nous donne l'état du contact " **MHS** ".
Le bâtonnet **1** est **allumé** lorsque le **contact est établi** pour **demander la fonction**.
Le bâtonnet est **éteint** dans le **cas contraire**.





Remarques:

Il est évident que lorsque le contact est monté dans la cabine, le stationnement " **Hors Service** " doit être programmé en portes ouvertes en mettant les bâtonnets **6** et **7** de l'adresse **20** à **1**.
Les fils de raccordement **MHS et 0V** de la fonction " **Mise Hors Service** " doivent être insérés dans le pendentif "basses tensions " (inférieures ou égales à 24 Volts).

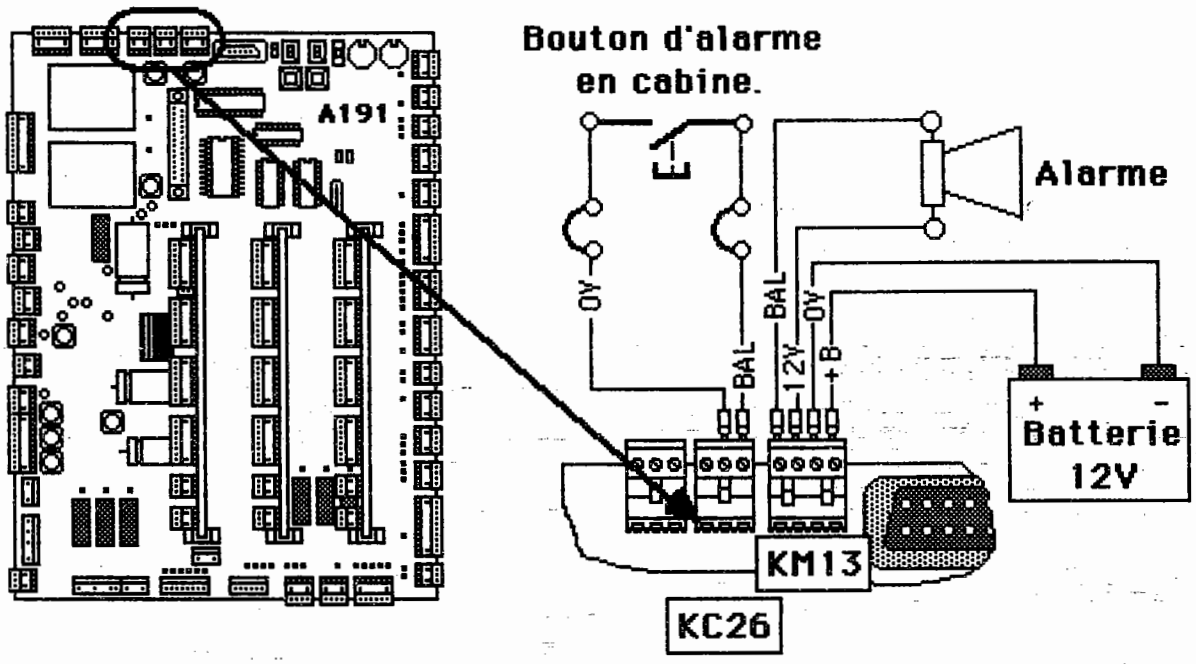
3.6.14 L'alarme et sa batterie.

Principe:

En cas d'immobilisation de l'ascenseur, suite à une coupure du secteur, les éventuels passagers peuvent se manifester en appuyant sur le bouton d'alarme.

La batterie alimente le signal d'alarme.

Raccordement:



Remarques:

Les bornes **BAL**, **12V**, **+B** ne sont que des bornes " **Relais** " destinées à faciliter la mise en service de cette fonction.

4) LES CARTES OPTIONS

Les options dont nous allons parler maintenant nécessitent des cartes supplémentaires qui se connectent directement sur le porteur, s'encliquettent sur le rail DIN de l'électromécanique ou se fixent directement sur le châssis.
Lorsque ces options sont commandées en même temps que l'armoire, les interconnections sont effectuées en usine et seuls restent à effectuer les raccordements éventuels avec l'organe extérieur.
Si vous commandez ces options après coup, vous effectuerez tous les raccordements tels qu'ils sont décrits dans les pages suivantes.

SONT A VOTRE DISPOSITION:

4.1 La Lumière Automatique Temporisée (L70). . . .Page 118

4.2 La Carte Pont Redresseur Numéro 2 (N69). . . . .Page 120

4.3 La Carte Interphone Pompier, Chargeur de Batterie (P268). . . . . .Page 122

4.4 La Carte Eclairage Secours 1Watt, 1 Heure (P 263). . . . . .Page 124

4.5 La Carte Chargeur de Batterie (P264). . . . . .Page 125

4.6 La détection de l'inversion et du manque de phase en marche (B605). . . . . Page 126

4.7 La détection de l'inversion et du manque de phase à l'arrêt (B606). . . . . Page 128

4.8 L'Interface de signalisation Hors Service, Surcharge ou Service Incendie supérieure à 60 milliampères. . . . . Page 130

4.9 L'Interface Lecteur de Bande (N70) . . . . . Page 131

4.10 La porte Auto Deuxième Service (N68). . . . . Page 147

4.11 Le Dispositif de " Shuntage " de la chaîne de Sécurité dans la zone des Portes (N66). . . . Page 149

4.12 La Carte Niveaux en Feu (N12). . . . . .Page 153

4.13 Le Cordon pour la Mise en Multiplex . . . . . Page 155

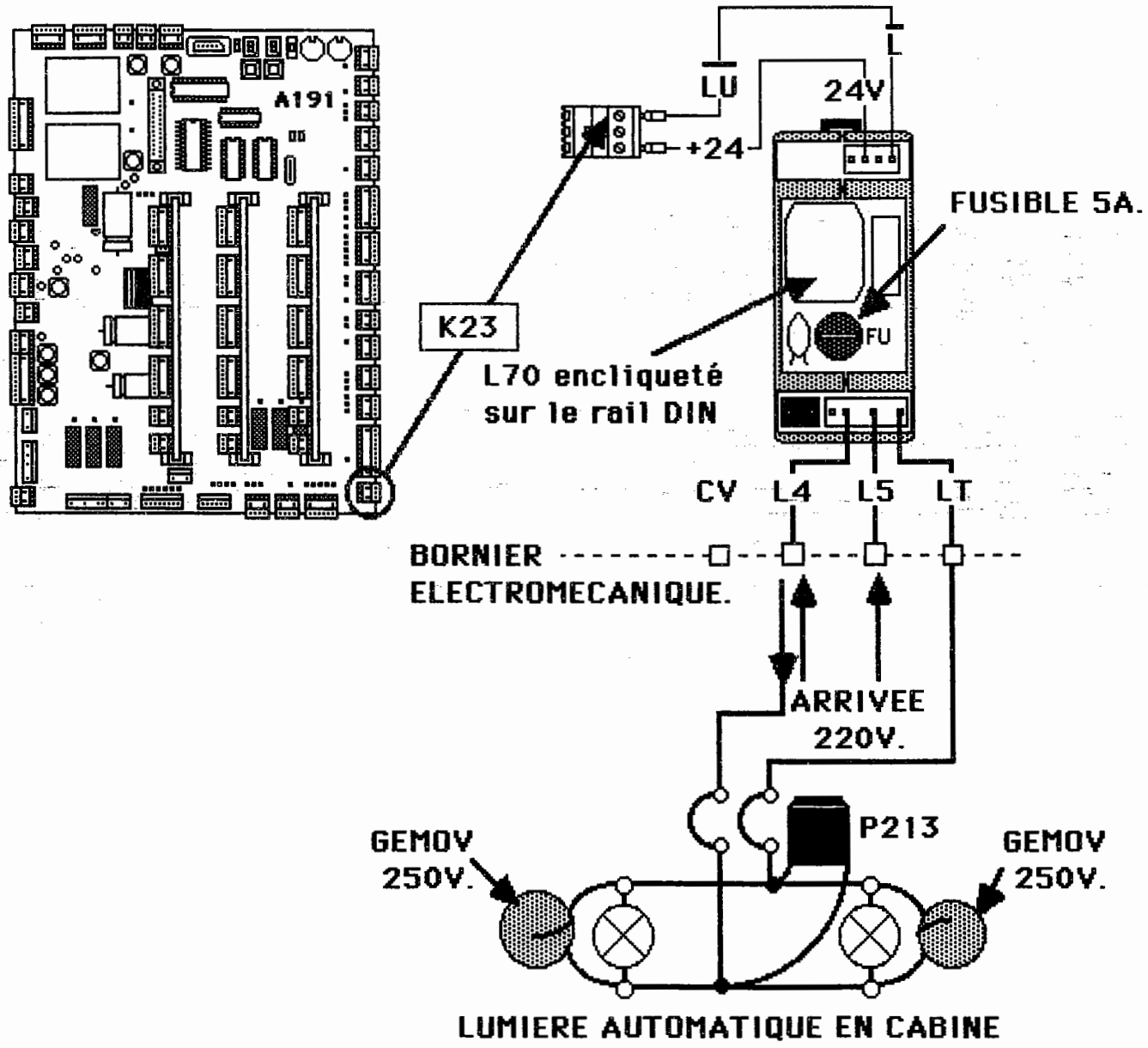
4.14 La Carte Interface Régulation (N65) . . . . . Page 156

4.1 La Lumière Automatique Temporisée (L70).

Fonction:

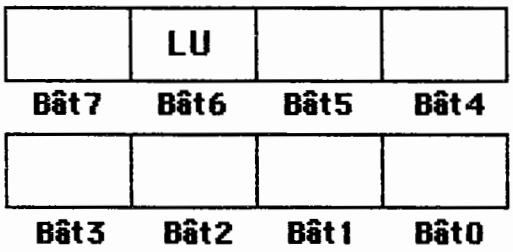
Un boitier amplificateur (**L70**), avec sortie relayée protégée et déparasitée (tubes fluos) commandé par la fonction " **Lumière automatique** " peut être encliqueté sur le rail DIN de la platine électromécanique.
Le temps après lequel la lumière s'éteint lorsque la cabine n'est plus sollicitée est programmable en secondes à l'adresse **0C**.
Cette temporisation peut varier de **1** à **255** secondes.

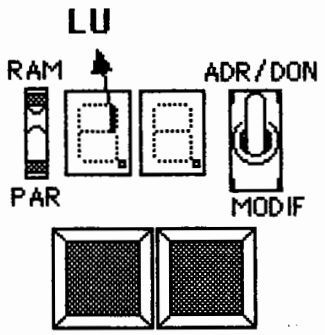
Raccordement:



Visualisation sur le bloc de diagnostic intégré:

A l'adresse **13**, le bâtonnet **6** nous donne l'état de la sortie lumière.
Le bâtonnet **6** est **allumé** lorsque la **sortie est activée** et **sort du 24Volts**.
Le bâtonnet est **éteint** dans le **cas contraire**.





Remarque:

Les câbles de la lumière automatique doivent être inséré dans le pendentif force (tensions supérieures à 24V).

4.2 La Carte Pont Redresseur Numéro 2 (N69).

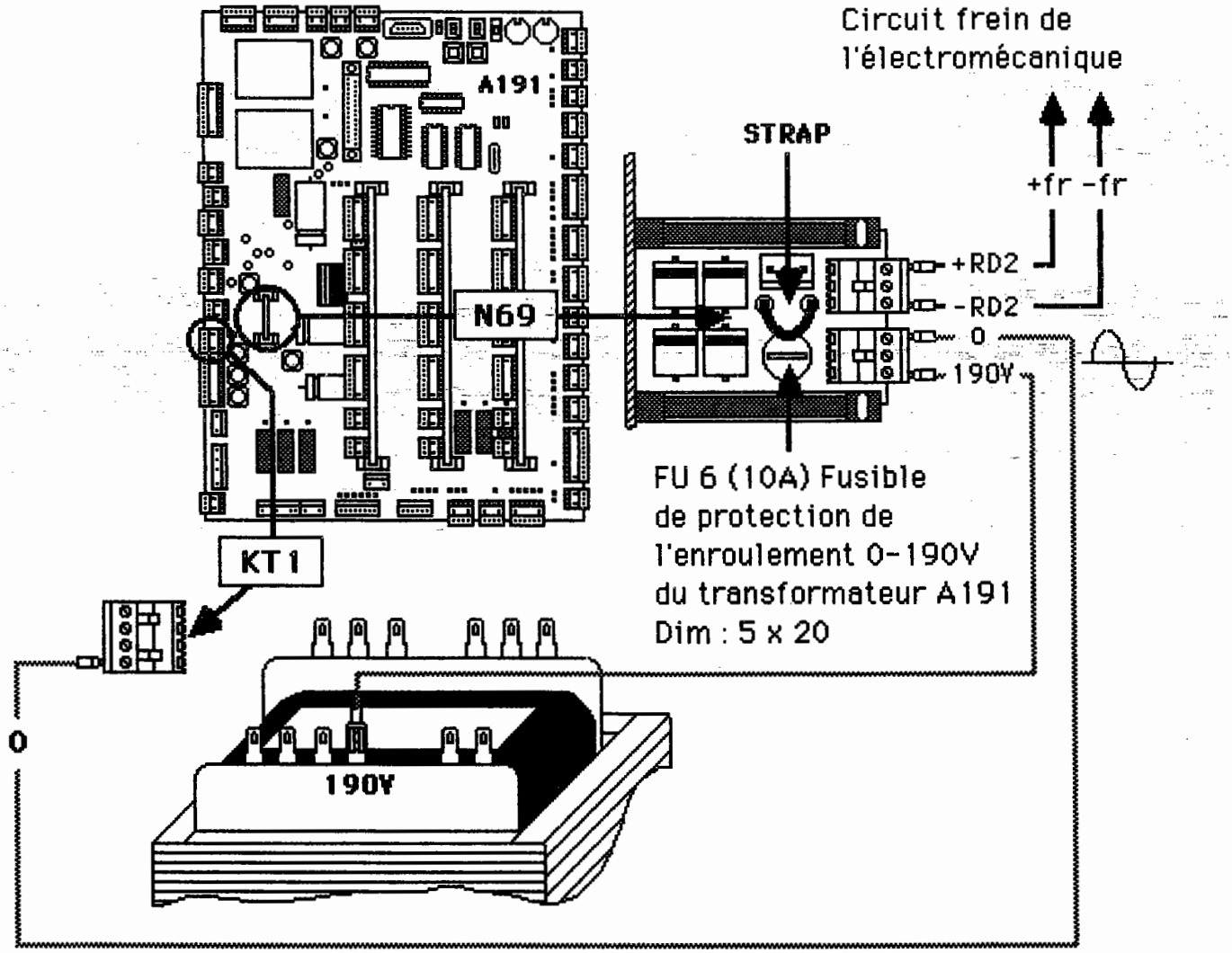
Fonction:

La carte pont redresseur **N°2** (réf: **N69**) permet de fabriquer une tension continue différente du **48** volt disponible en standard.

Le secondaire du transformateur de la **A191** dispose d'une sortie **190 V** qui peut être utilisée.
Dans le cas où une autre tension est nécéssaire, il faut se procurer un transformateur délivrant la tension adaptée à votre application spécifique.

Exemple d'utilisation pour le **FREIN** du pont redresseur **N°2** avec la sortie **190 V** du transformateur standard.

Raccordement:

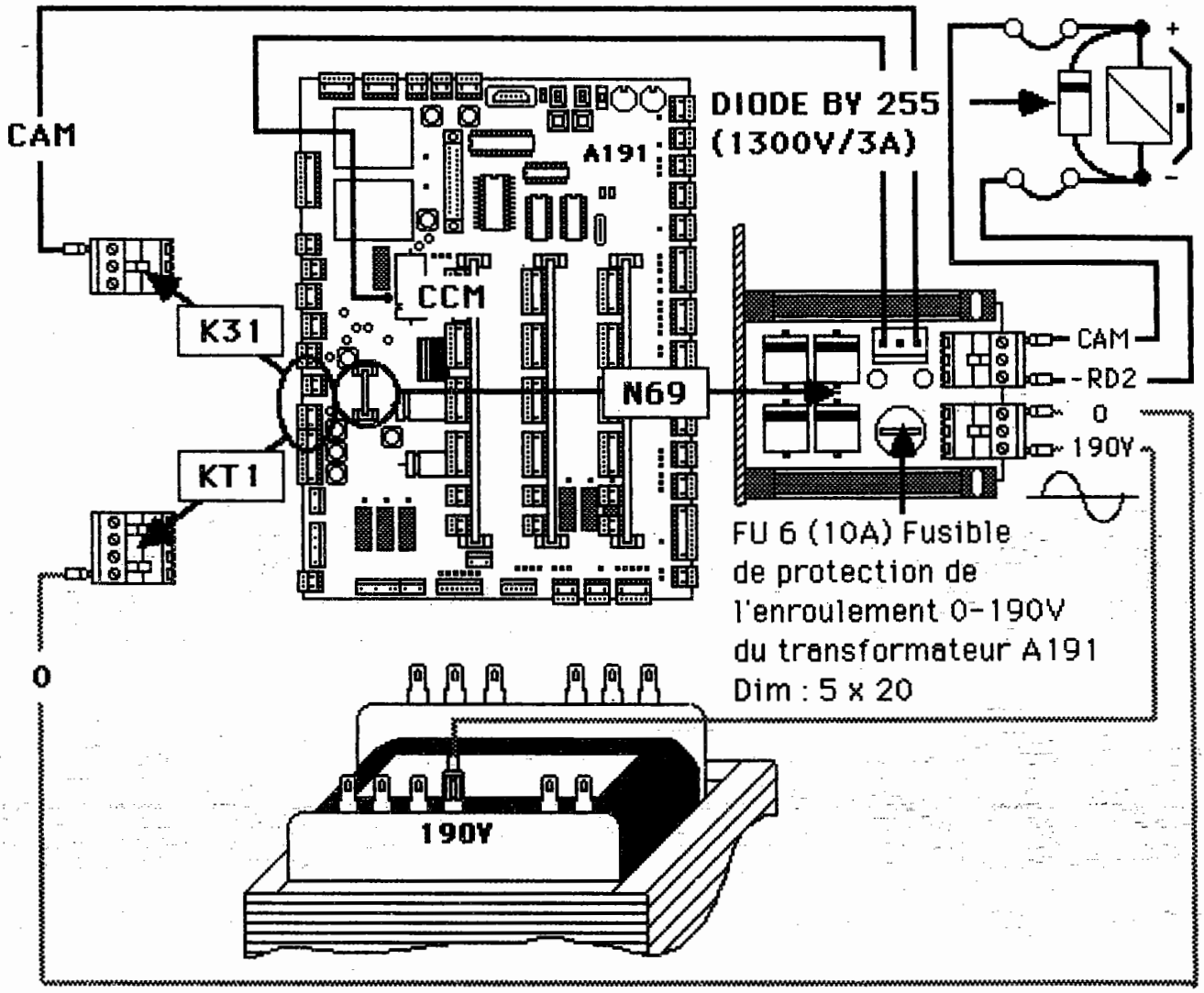


Remarque:

Ne pas oublier de mettre le strap sur la carte **N69**.

Exemple d'utilisation pour la **CAME** du pont redresseur **N°2** avec la sortie **190 V** du transformateur standard.

Raccordement:



ATTENTION ! ! ! Si la tension et l'ampérage fabriqué par le pont N°2 sont trop importantes pour le relais de CAME, il faut impérativement interfacer en s'inspirant du schéma page 94.

Dans ce cas, vous mettrez le strap sur la carte N69 dans la mesure où la commutation se fait par le relais ou contacteur d'interface.

Remarque:

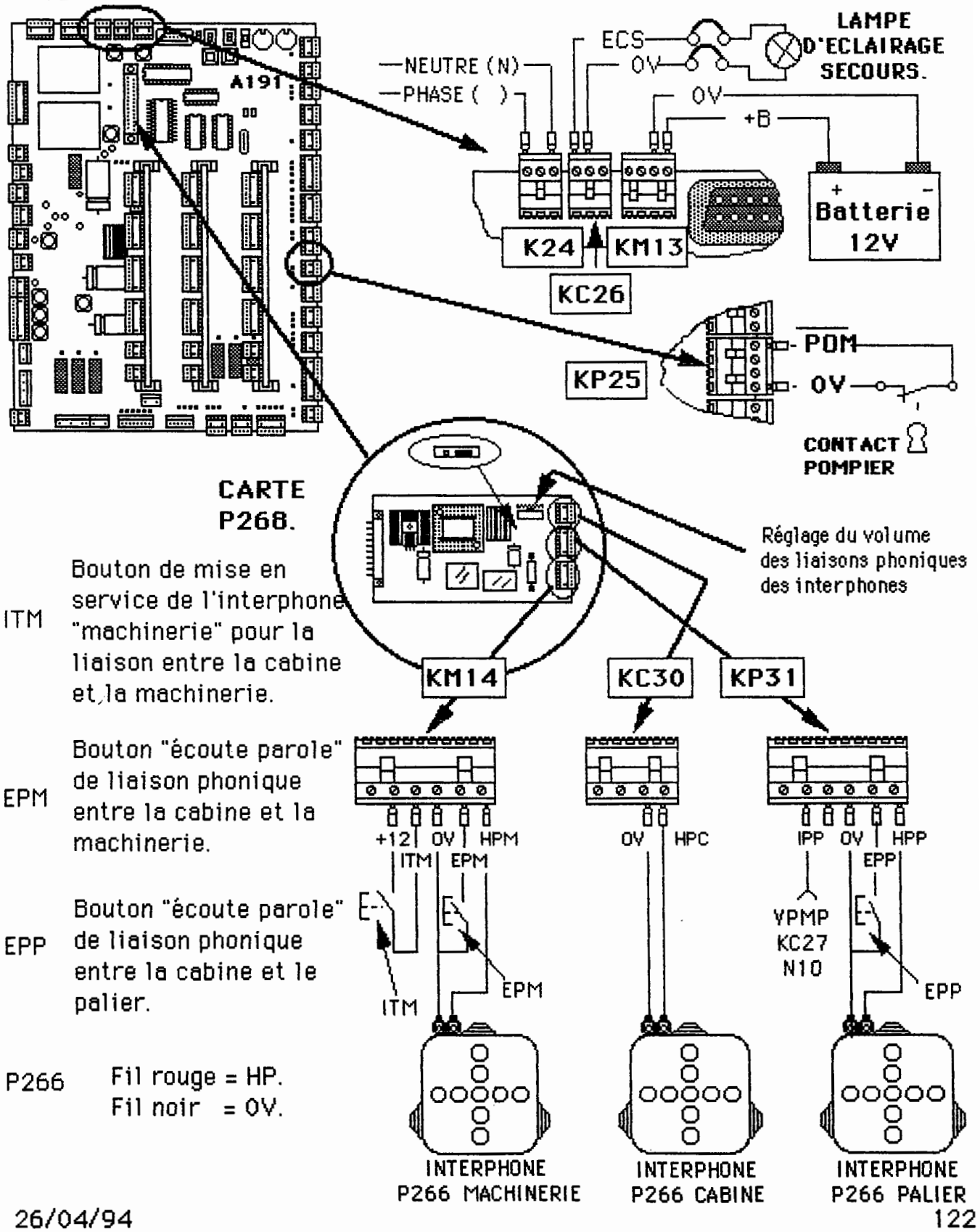
Les fils de raccordement de l'alimentation de la came doivent impérativement être insérés dans le pendentif " Force " (tensions supérieures à 24 V).

4.3 La Carte Interphone Pompier, Chargeur de Batterie (P268) avec la SERIE 191.

Fonction:

La carte (P268) permet d'enclencher la fonction "POMPIER" ainsi que l'interphone entre cabine et palier (ou simplement l'interphone) par un contact à clef. Elle assure par ailleurs la charge de la batterie de secours (et joue ainsi le rôle des cartes P263 ou P264). Elle se connecte directement sur le porteur.

Raccordement:



ITM — Bouton de mise en service de l'interphone "machinerie" pour la liaison entre la cabine et la machinerie.

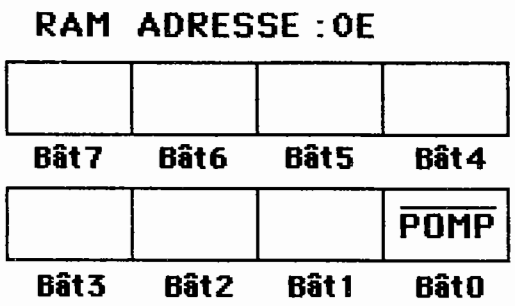
EPM — Bouton "écoute parole" de liaison phonique entre la cabine et la machinerie.

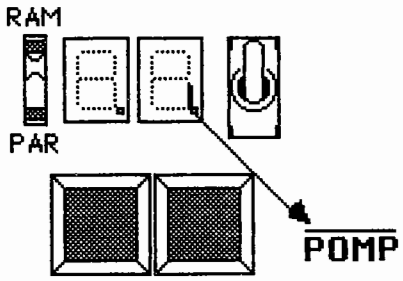
EPP — Bouton "écoute parole" de liaison phonique entre la cabine et le palier.

P266 — Fil rouge = HP.
Fil noir = OV.

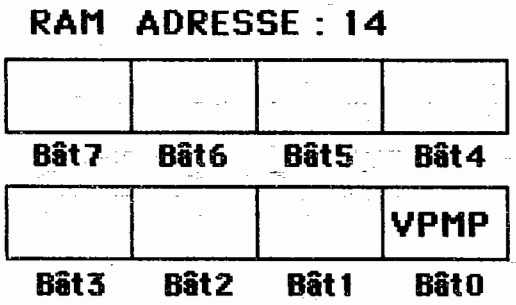
Visualisation sur le bloc de diagnostic intégré:

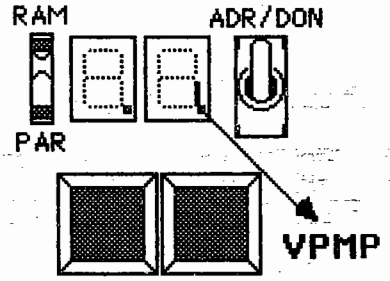
A l'adresse **OE**, le bâtonnet **0** nous indique l'état du contact "**POMPIER**".
Le bâtonnet **0** est **allumé** lorsque la fonction " **POMPIER** " est **demandée**, c'est-à-dire lorsque le contact est **ouvert.**
Le bâtonnet est **éteint** dans le cas contraire.





A l'adresse **15** le bâtonnet **0** nous donne l'état de la sortie du **Voyant Pompier**.
Le bâtonnet **0** est **allumé** lorsque la **sortie est activée** et **sort du 0 Volt.**
Le bâtonnet est **éteint** dans le cas contraire.





Remarque:

Le **+** de la batterie est débranché pendant le transport.

Les câbles de liaison phonique et d'éclairage de secours doivent être insérés dans le pendentif " **Basses Tensions** " (inférieures ou égales à 24V).

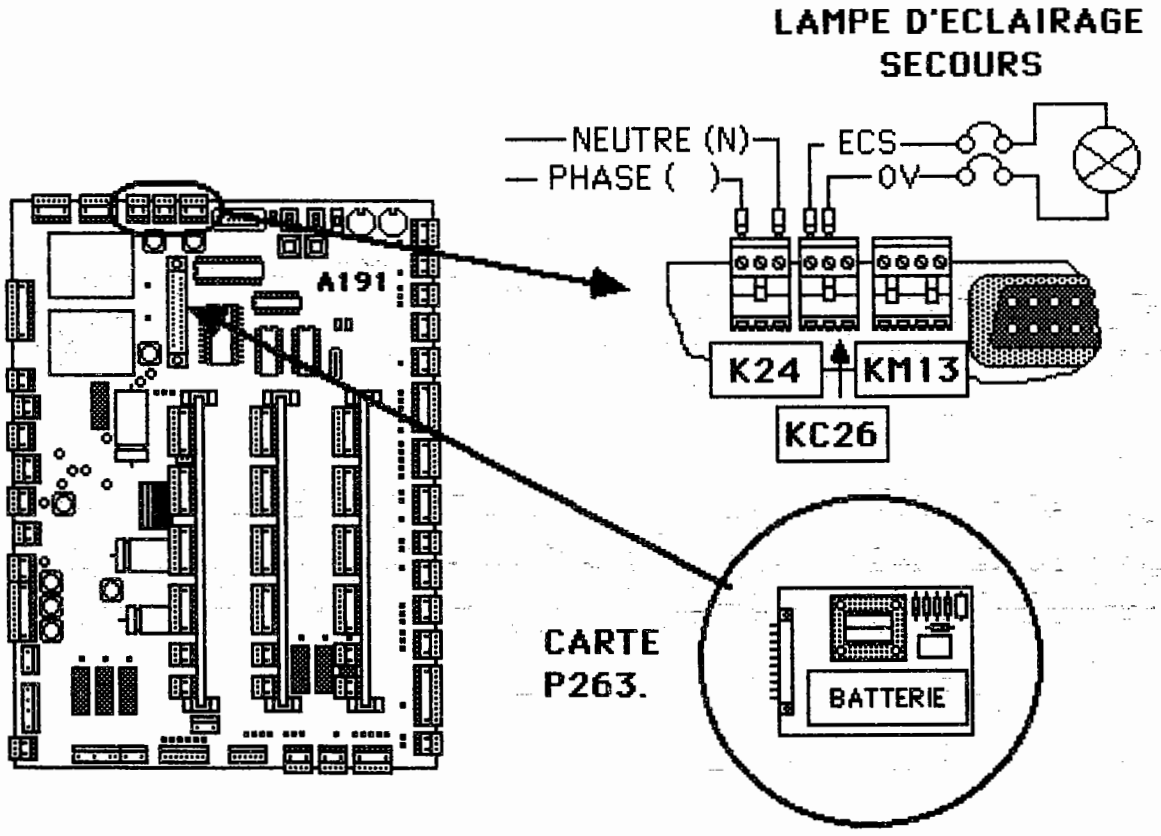
Le 0V des interphones doit être tirée directement et ne doit en aucun cas être utilisé pour autre chose !

4.4 La Carte Eclairage de Secours 1 Watt, 1 Heure (P263).

Fonction:

Pour répondre à la **norme P 82-210**, la carte **P 263** permet, par la charge d'une batterie incorporée au cadmium-nickel de **100** à **250 mA/H**, d'assurer un éclairage de secours d'un watt pendant une heure et d'alimenter un dispositif d'alarme. Elle se connecte directement sur le porteur.

Raccordement:



Le dispositif est alimenté par la même phase et le neutre que la lumière cabine. Si l'alimentation disparaît, la batterie alimente la lampe d'éclairage de secours.

En fonctionnement normal, la batterie est chargée à son maximum.

Remarque:

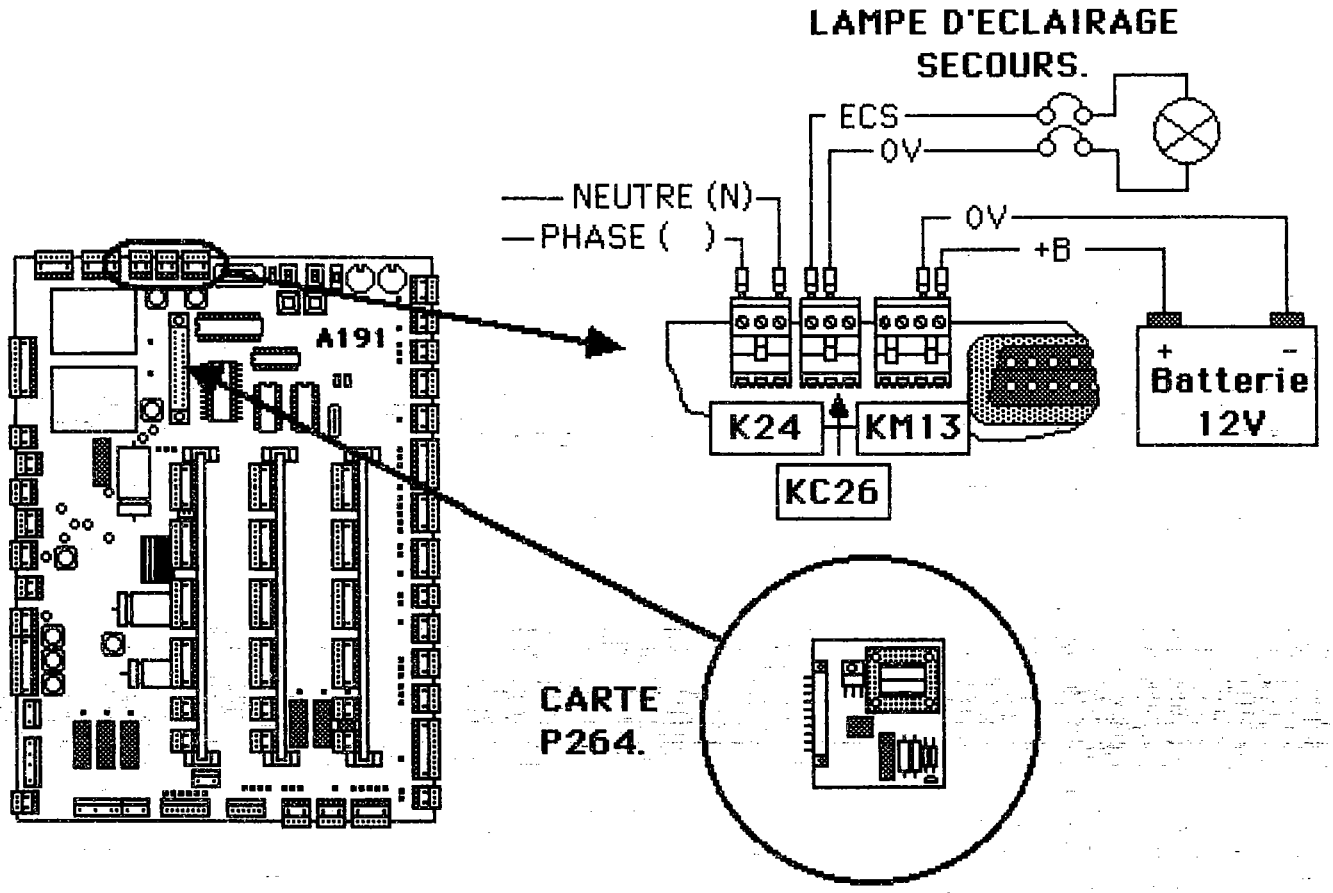
Les câbles de l'éclairage de secours doivent être insérés dans le pendentif " **Basses Tensions** " (inférieures ou égales à 24 V).

4.5 La Carte Chargeur de Batterie (P264).

Fonction:

Pour répondre à la norme **P 82-210**, la carte **P 264** assure la charge d'une batterie extérieure au plomb qui permet un éclairage de secours d'**un watt pendant une heure** (correspondant à la norme) ainsi que l'alimentation d'un dispositif d'alarme. Elle se connecte directement sur le porteur.

Raccordement:



Le dispositif est alimenté par la même phase et le neutre que la lumière cabine. Si l'alimentation disparaît, la batterie extérieure alimente la lampe d'éclairage de secours.
En fonctionnement normal, la batterie est chargée à sonmaximum.
On peut également alimenter un dispositif d'alarme qui sera activé par le bouton du même nom situé en cabine. Voir le raccordement dans le chapitre 3.6.14 L'alarme et sa batterie, page 116.

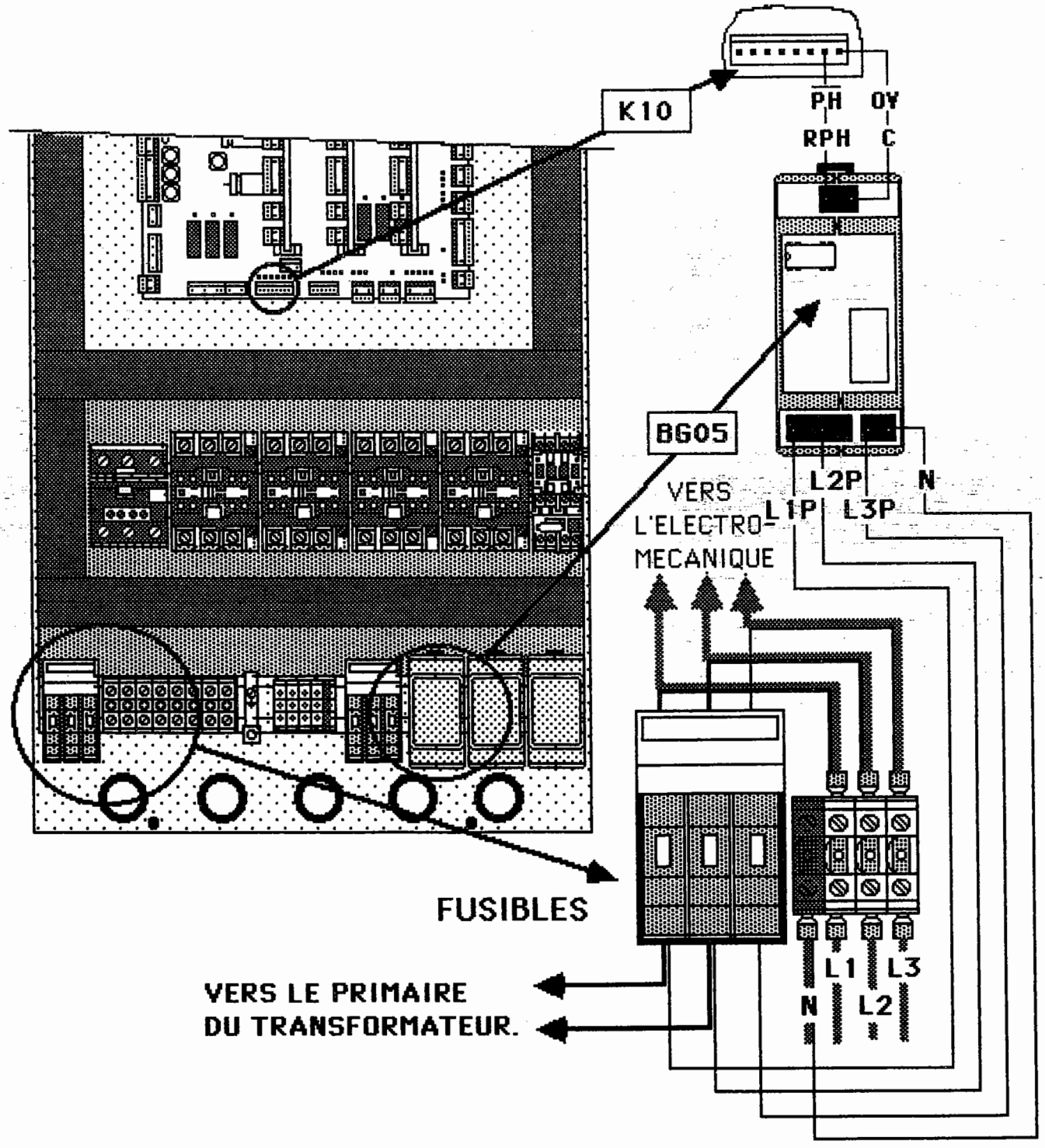
Remarque:
Le + de la batterie est débranché pendant le transport.
Les câbles de l'éclairage de secours doivent être insérés dans le pendentif " **Basses Tensions** " (inférieures à 24 V).

4.6 La Détection de l'Inversion et du Manque de Phase en Marche (BG05).

Fonction:

L'article 14.1.1.1 de la norme NF P 82-210 impose à l'équipement électrique de se prémunir contre les risques d'un fonctionnement dangereux de l'ascenseur faisant suite à une absence de phase.
La carte **BG05** encliquetable sur le rail DIN de la platine électromécanique a pour rôle la détection d'une absence de phase.

Raccordement:



Remarque:

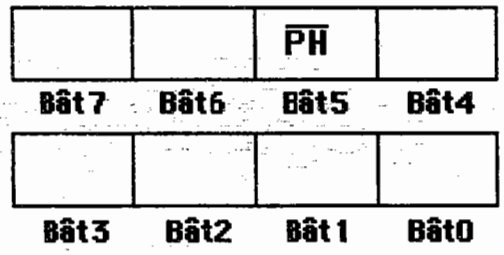
Il faut savoir que la disparition d'une phase appareil en mouvement est regénérée par le moteur dans une proportion telle qu'elle auto-maintient une bobine raccordée sur cette phase.
Le circuit **BG05 utilise le NEUTRE** comme base de mesure permettant la détection du manque de phase en mouvement.

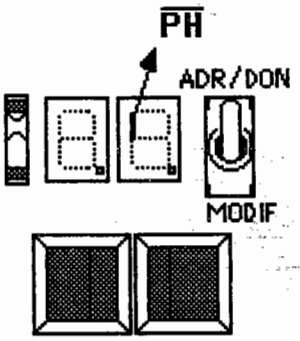
ATTENTION !

Il faut veiller à ce que le neutre de l'équipement provienne du différentiel protégeant les phases d'alimentation de l'armoire et non d'un autre différentiel.

Visualisation sur le bloc de maintenance incorporé:

A l'adresse **OD**, le bâtonnet **5** nous signale le manque de phase.
Le bâtonnet **5** est **allumé** lorsqu'il **manque une phase**.
le bâtonnet **5** est **éteint** lorsque tout est **normal**.





Défaut:

Lorsque il manque une phase, le code **17** apparaît.

Conséquence du défaut:

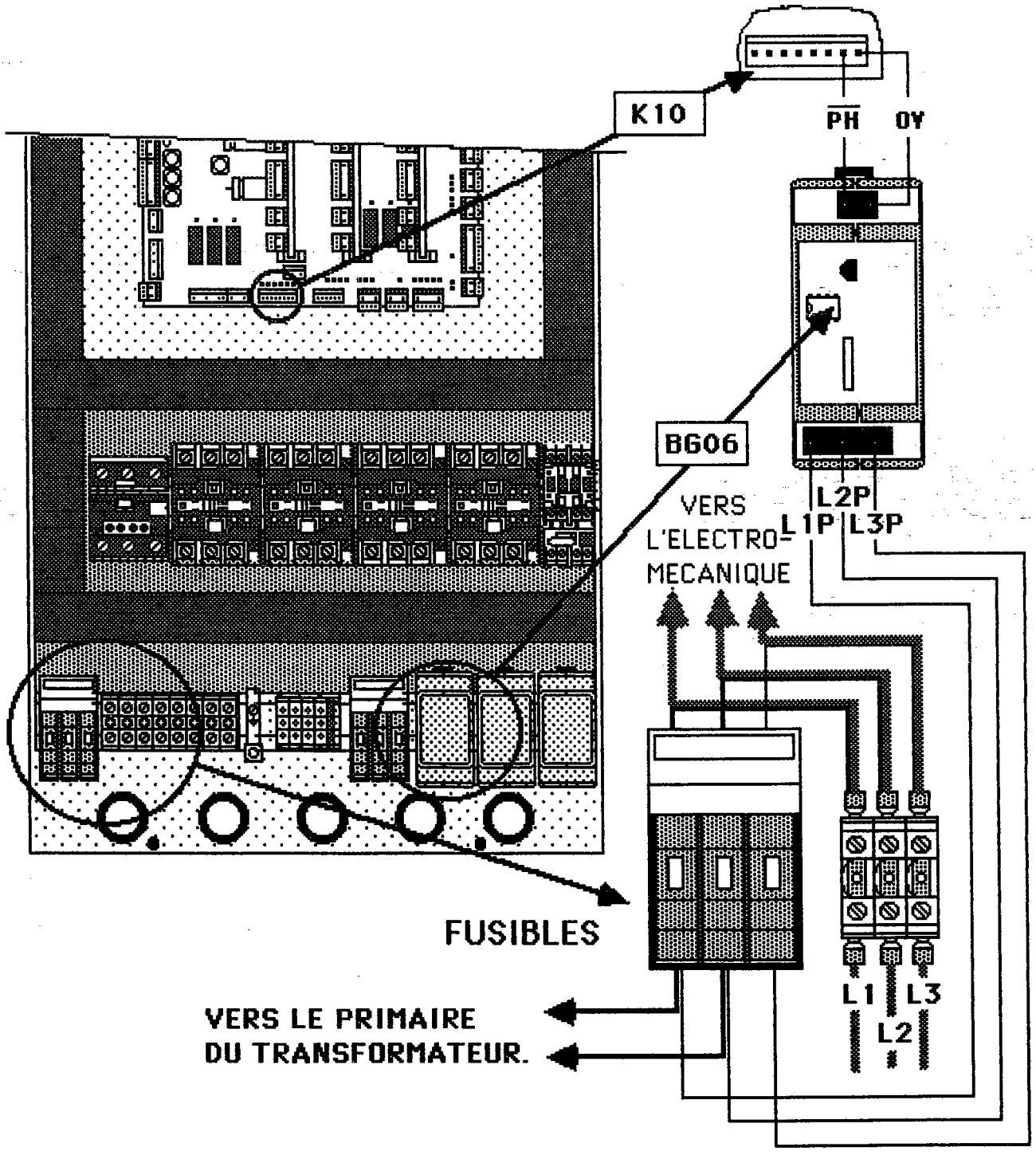
Arrêt immédiat de la cabine jusqu'à l'élimination du défaut.

4.7 La Détection de l'Inversion et du Manque de Phase à l'Arrêt (BG06).

Fonction:

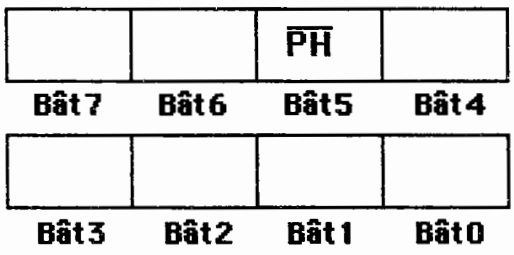
La distribution du neutre n'étant pas systématique dans les machineries (cas du triphasé 220 V), une carte pour la détection du manque de phase sans neutre a été développée. Ce modèle (**BG06**), ne détecte cependant pas l'absence de phase moteur en rotation mais seulement appareil à l'arrêt. Cette carte est également encliquetable sur le rail DIN de la platine électromécanique.

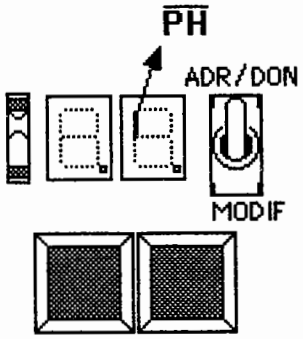
Raccordement:



Visualisation sur le bloc de maintenance incorporé:

A l'adresse **OD**, le bâtonnet **5** nous signale le manque de phase.
Le bâtonnet **5** est **allumé** lorsqu'il **manque une phase**.
Le bâtonnet **5** est **éteint** lorsque tout est **normal**.





Défaut:

Lorsque il manque une phase, le code **17** apparaît.

Conséquence du défaut:

Arrêt immédiat de la cabine jusqu'à l'élimination du défaut.

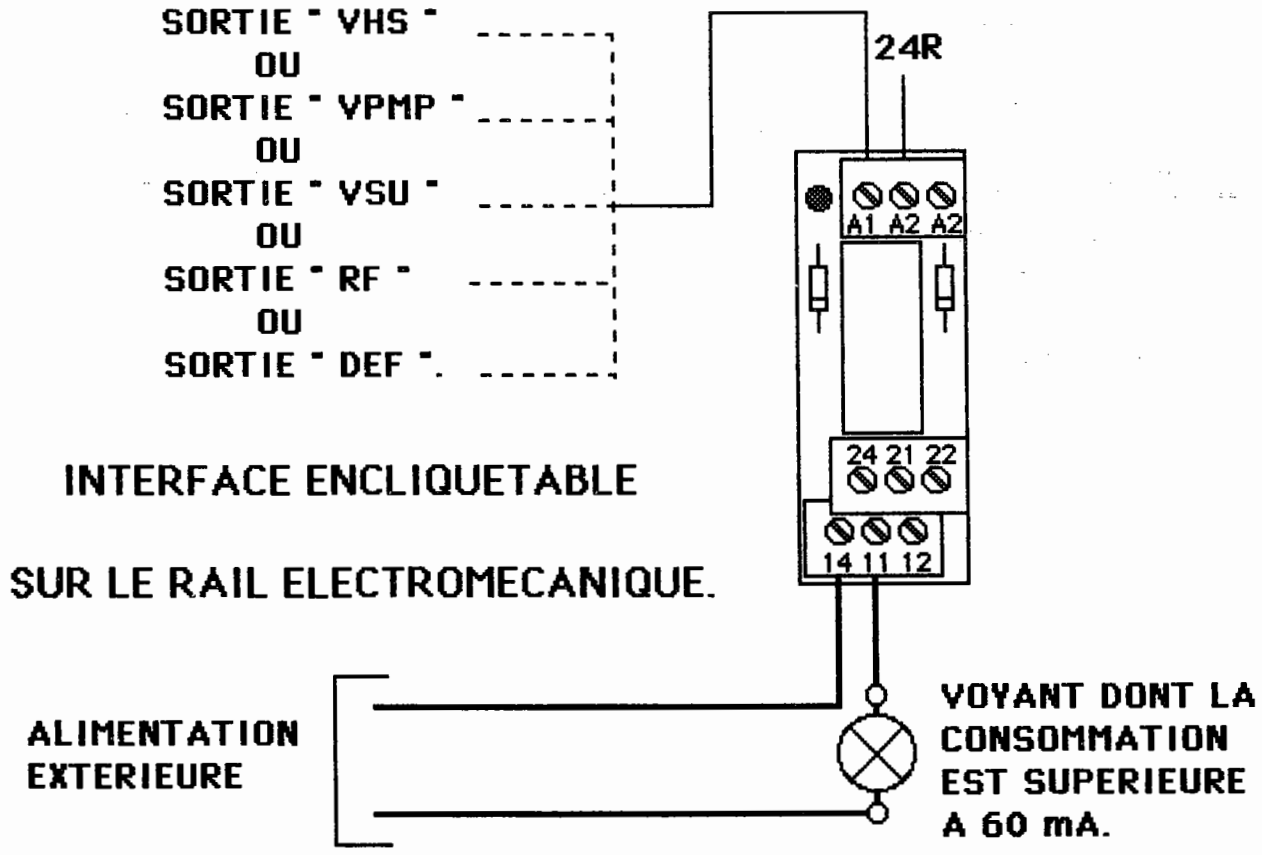
4.8 L'Interface de signalisation Hors Service, Surcharge ou Service Incendie supérieure à 60 milliampères.

Fonction:

La base de l'équipement prévoit la sortie d'une information " **Hors Service** " , " **Surcharge** " ou " **Service Incendie** " de faible intensité.
Afin d'éviter l'attente inutile et désagréable d'un appareil éventuellement en panne ou la pose de pancartes aux niveaux lors des opérations d'entretien, il est alors nécessaire de disposer d'un voyant à chaque palier.
L'alimentation de ces voyants est prise sur le 24 R.
La société **AUTINOR** délivre une interface encliquetable sur le rail DIN de la platine électromécanique.
Les caractéristiques de sorties sont:

- Tension maximale: 250 V.
- Courant maximum: 4 A.
- Pouvoir de coupure: 1100 VA (220 V≈).
- (Circuit Résistif) : 144 W (24 V=).

Raccordement:



Remarque:

Les fils de raccordement doivent être insérés parmi les câbles " basses tensions " (inférieures ou égales à 24 Volts).

4.9 L'Interface Lecteur de Bande (N70).

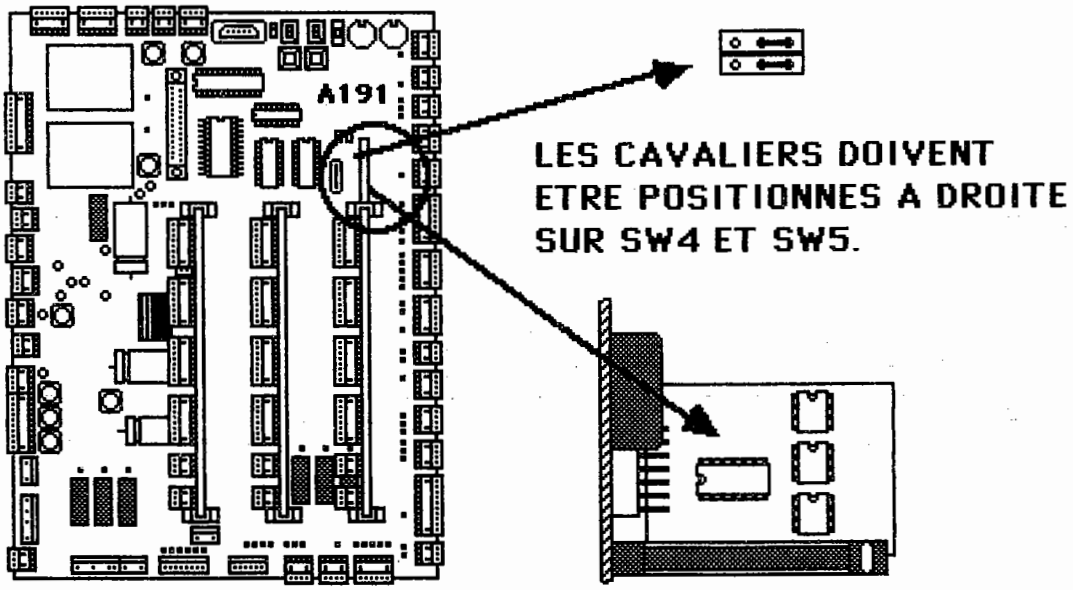
Fonction:

La carte " **Interface de Bande** " (Réf **N70**) est nécessaire lorsqu'on utilise le capteur **003** associé à la **bande perforée et les aimants**.

Nous rappelons que le capteur **003**, associé à la bande perforée tendue dans la trémie, génére des impulsions tous les **2** millimètres parcourus et donne par conséquence une position beaucoup plus précise de la cabine dans la gaine. Cette précision est nécessaire:

- dans le cas où la **A191** doit assurer la fonction d'**isonivelage**.
- dans une configuration de sites à **niveaux rapprochés**.
- dans le cas de **régulation de vitesse**.

Raccordement:

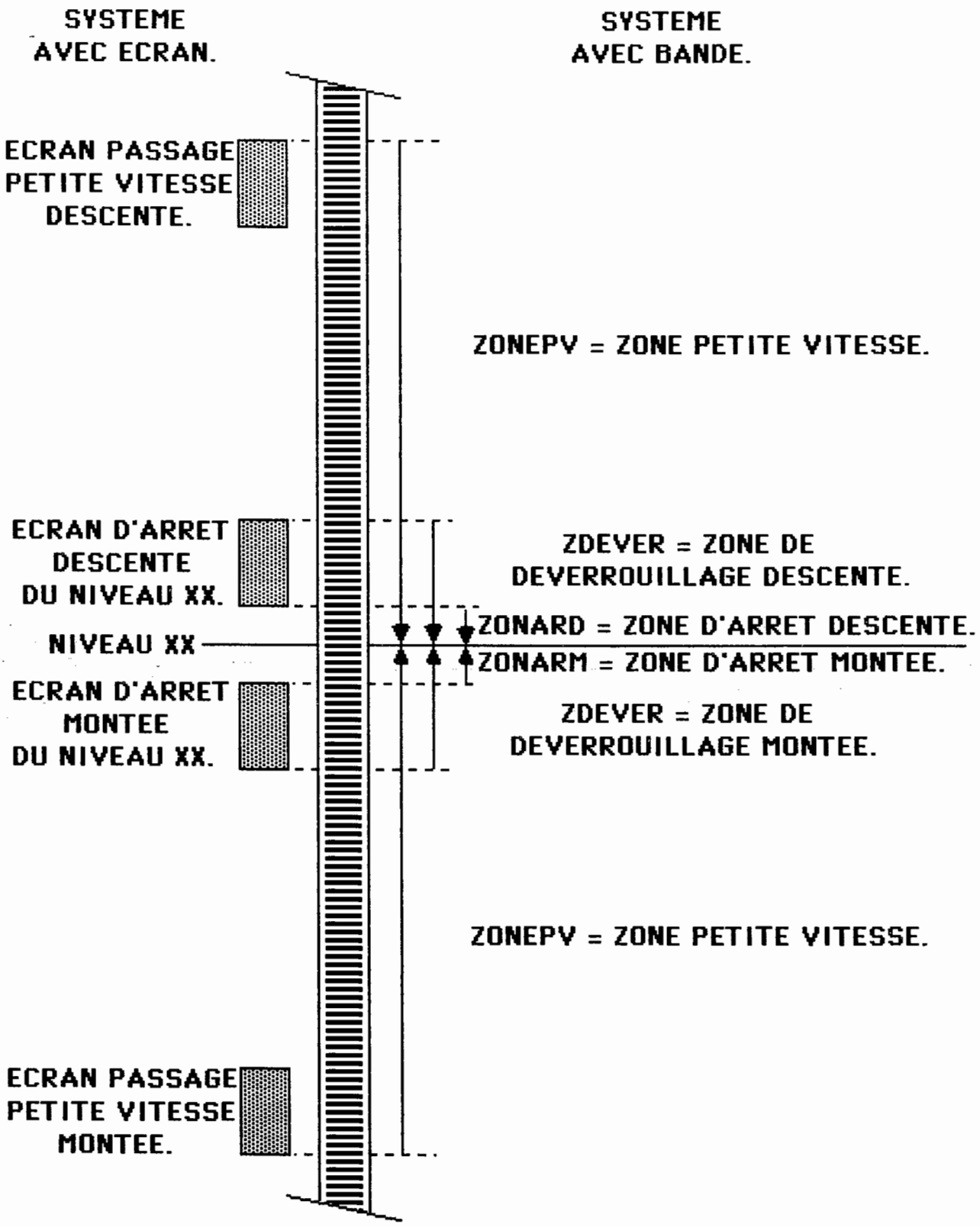


Il suffit d'embrocher la carte **N70** sur le porteur **N10** et de positionner correctement les deux straps de telle sorte que les signaux du capteur **003** soient aiguillés vers ce dispositif de traitement adapté.

Remarque:
Les **4** fils de raccordement du capteur **003** se relient exactement de la même façon que pour le capteur standard **P202**.
Il est important de mettre le **capot métallique de protection** du capteur **003** pour éviter de l'abimer en serrant trop fort ! ! !
ATTENTION ! Lorsqu'on souhaite employer la bande associée au capteur 003, le programme " B 191 " doit être utilisé et on parle de manoeuvre " B191 ". Il existe deux versions de programme. L'une est utilisée pour les sites allant jusque 12 niveaux, l'autre jusque 24 niveaux.

Il est indispensable de donner à la **B191** les informations équivalentes à celles données par le capteur **P202** associé à ses écrans en gaine.

CORRESPONDANCE ENTRE LES CONFIGURATIONS:
CAPTEUR P202 AVEC ECRANS EN GAINE
CAPTEUR 003 AVEC LA BANDE CRANTEE.



En utilisant la bande, on repère les niveaux en **mesurant** leur **ALTITUDE**.

Pour la **B191**, aller à tel ou tel niveau revient à atteindre telle ou telle altitude. La **B191** a donc besoin de connaitre:

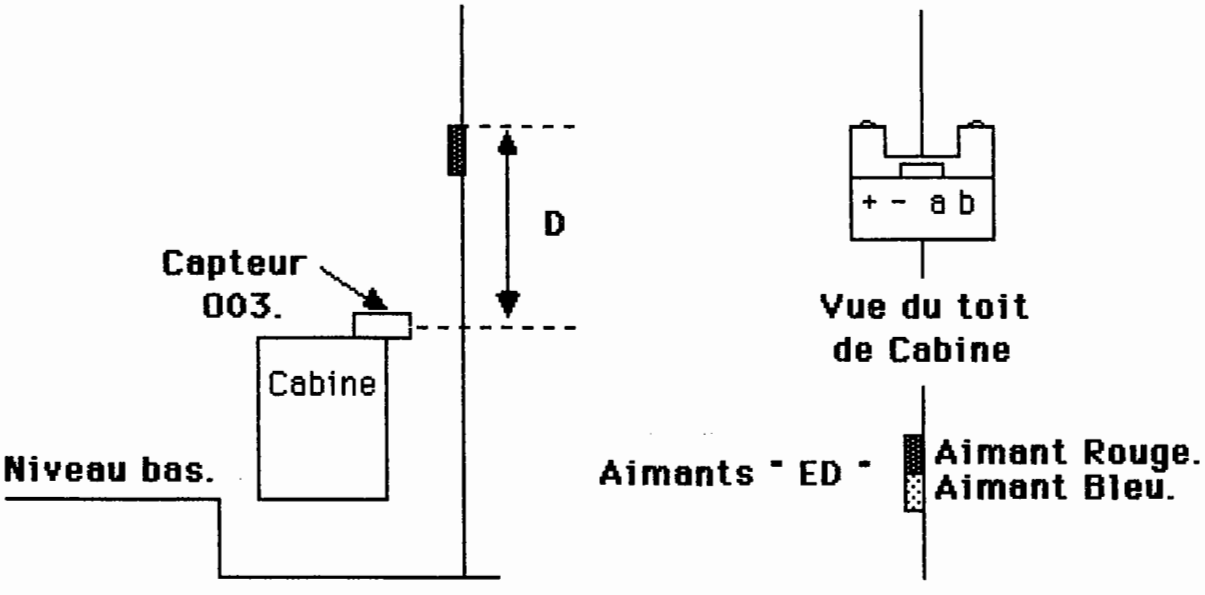
L'ALTITUDE de CHAQUE NIVEAU,
La ZONE PETITE VITESSE,
La ZONE d'ARRET MONTEE,
La ZONE d'ARRET DESCENTE,
La ZONE de DEVERROUILLAGE.

Une procédure automatique permet de faire le relevé des niveaux, du reglage de la zone petite vitesse ainsi que des zones d'arrêt montée et descente.

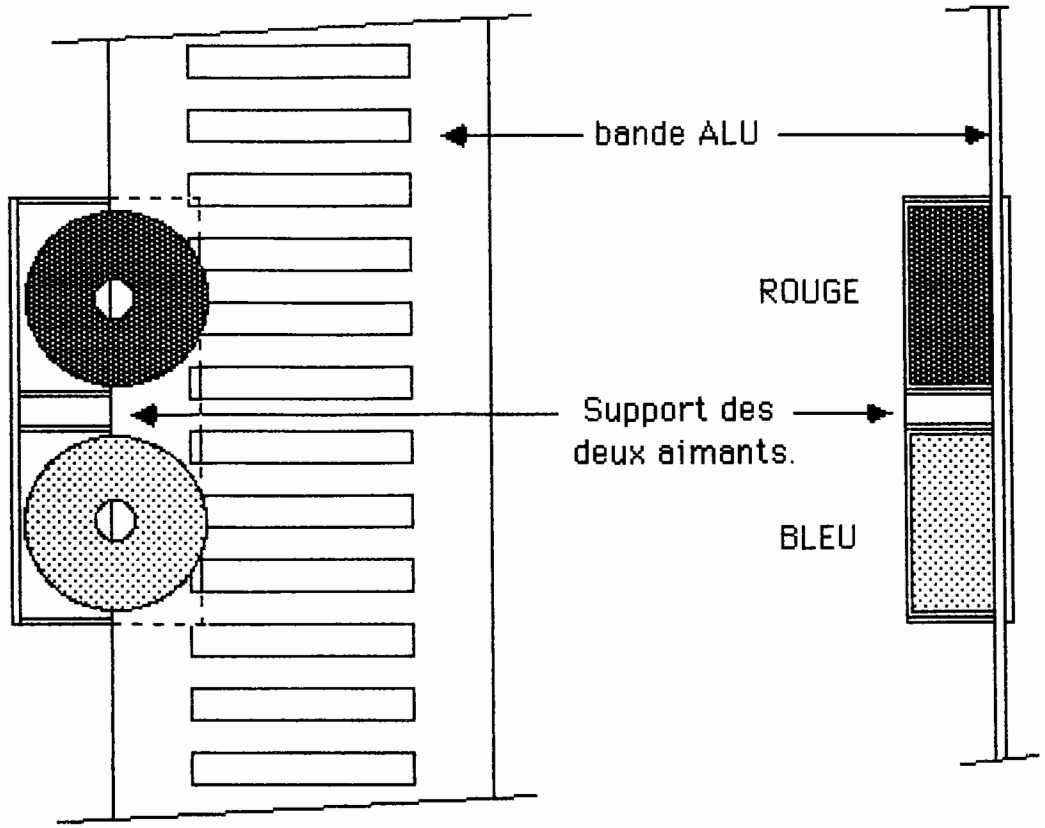
Cette procédure peut se faire seul, sur le toit de cabine, dans la mesure où on est capable de se mettre pile aux niveaux en inspection.

RELEVE DES NIVEAUX ET REGLAGE DE LA ZONE PETITE VITESSE.

1) La cabine étant en inspection, faire un " **RESET** ",.
2) Ecrire **80** à l'adresse **E0** dans la **B191**, petit switch en bas sur **PAR**.
3) Ne pas mettre les aimants sur la bande mais les emmener avec soi, ainsi que la notice, sur le toit de la cabine.
4) Descendre en inspection jusqu'au niveau le plus bas, pile à niveau.
5) Couper le **6** par l'intermédiaire du " Stop cabine ".
6) Appuyer simultanément sur **GM** et **GD** pendant **trois secondes**. Le compteur d'altitude qui va permettre de mesurer les niveaux se charge alors à **00,00**.
7) Positionner l'aimant **ED** au dessus du capteur **003** à la distance correspondant à la zone de ralentissement souhaitée.



Voir à la page suivante la façon de pincer les aimants sur la bande.



8) Enlever le "Stop cabine" et monter en inspection jusqu'au niveau **1**, pile à niveau.

9) Couper le **6** par l'intermédiaire du " Stop cabine ".

10) Appuyer simultanément sur **GM** et **GD** pendant **cinq secondes**. Le contenu du compteur d'altitude se charge alors aux adresses correspondant au niveau **1**.

11) Répéter l'opération jusqu'au dernier niveau.

12) Redescendre jusqu'au niveau le plus bas. Le fait de rencontrer les aimant **ED** en descendant chargera automatiquement la zone de ralentissement. De plus, la valeur **80** que nous avions inscrite à l'adresse **E0** passera à **00** pour quitter la procédure de relevé automatique des niveaux.

13) Quitter le toit de cabine en laissant l'inspection et aller en machinerie pour faire un " **RESET** ".

14) Vérifier que le code de défaut **61** n'apparaît pas. Cela signifierait qu'une erreur a été commise lors du relevé des niveaux et qu'il faudrait recommencer.

15) Si le code **61** n'apparaît pas, couper la chaine de sécurité en machinerie et mettre en normal sur le toit de cabine.

16) revenir en machinerie pour lacher la cabine en rétablissant la chaine de sécurité et surveiller le bon recalage de l'appareil.

REMARQUE:

Si on a appuyé sur **GM** et **GD** pendant **5** secondes à un niveau donné et qu'on souhaite affiner la position de la cabine pour une raison ou pour une autre , il est toujours possible d'appuyer à nouveau sur **GM** et **GD** pour enregistrer la bonne position.

En effet à partir du moment où on a appuyer une première fois sur **GM** et **GD**, il possible de corriger l'enregistrement tant que l'on ne s'est pas déplacé de plus de **20 centimétres** au dessus de la derniére altitude enregistrée.

Il est possible de raccorder un buzzer entre la sortie **RF** et le **24R** en **KC 27**. Dans ce cas, le buzzer retentit aprés avoir appuyé sur **GD** et **GM** dés que l'altitude est enregistrée.

Il est possible de raccorder un indicateur de niveau sur le **CREP**, **0V** et **+5F** en **KC24** afin de connaître le niveau où va s'enregistrer l'altitude quand on aura appuyé sur **GD** et **GM**.

REGLAGE AUTOMATIQUE DE LA ZONE D'ARRET MONTEE.

1) Ecrire **40** dans les paramétres à l'adresse **E0**, petit switch en bas.
   Attention: aprés avoir rebasculé l'interrupteur vers le haut, **E0** apparaitra suivi de **42**.
2) Faire un mouvement **normal** en **Montée**.
   Quand l'appareil se sera immobilisé, la valeur **42** inscrite à l'adresse **E0** passera à **00** pour quitter la procédure de réglage automatique.

REGLAGE AUTOMATIQUE DE LA ZONE D'ARRET DESCENTE.

1) Ecrire **20** dans les paramétres à l'adresse **E0**, petit switch en bas.
   Attention: aprés avoir rebasculé l'interrupteur vers le haut, **E0** apparaitra suivi de **21**.
2) Faire un mouvement **normal** en **Descente**.
   Quand l'appareil se sera immobilisé, la valeur **21** inscrite à l'adresse **E0** passera à **00** pour quitter la procédure de réglage automatique.

MODIFICATION de la DISTANCE de RALENTISSEMENT.

Si aprés essais, la distance de ralentissement ne convient pas, il n'est pas nécéssaire de reprendre toute la procédure.

1) Faire un " **RESET** ", la cabine étant en inspection.
2) Ecrire **80** à l'adresse **E0** dans la **B191**, petit switch en bas sur **PAR**.
3) Descendre en inspection jusqu'au niveau le plus bas, pile à niveau.
4) Couper le **6** par l'intermédiaire du " Stop cabine ".
5) Appuyer simultanément sur **GM** et **GD** pendant **cinq secondes**.
   Le compteur d'altitude qui va permettre de mesurer les niveaux se charge alors à **00,00**.
6) Positionner l'aimant **ED** au dessus du capteur **003** à la nouvelle distance de ralentissement souhaitée.

7) Enlever le "Stop cabine" et monter en inspection pour dépasser l'aimant. Redescendre en inspection pour croiser l'aimant en descente.La nouvelle zone petite vitesse est maintenant enregistrée.

RAPPEL: Il existe deux versions de programme. L'une est utilisée pour les sites allant jusque 12 niveaux, l'autre jusque 24 niveaux.
Les deux programmes, depuis la version **V07**, sont dans le même boitier baptisé **B191,2-1 V07**. Pour utiliser le programme **12** niveaux, il faut positionner le cavalier de sélection de boitier **SW7 sur 64K**.
Pour utiliser le programme **24** niveaux, il faut positionner le cavalier de sélection de boitier **SW7 sur 32K**.

Cette sélection est bien évidemment effectuée en atelier mais il est trés important de savoir sur quelle version on travaille car les adresses correspondant aux altitudes, zone petite vitesse, zone de déverrouillage ETC . . . . . dont nous allons parler plus loin sont différentes.

DANS LES PAGES QUI SUIVENT, LES ADRESSES INDIQUEES SONT CELLES CORRESPONDANTES A LA VERSION 12 NIVEAUX.

UN RECAPITULATIF DES ADRESSES CORRESPONDANTES A LA VERSION 24 NIVEAUX EST DONNE A LA PAGE **146**.

On rappelle que pour la **B191**, aller à tel ou tel niveau revient à atteindre telle ou telle altitude.

On a baptisé le compteur d'altitude: " **POSCAB** " (**POS**ition **CAB**ine).
Il est évident que les altitudes mesurées sont telles que les deux chiffres lisibles d'un seul coup sur la **B191** ne suffisent pas.

C'est la raison pour laquelle le compteur d'altitude tient sur **4 chiffres** et qu'il faudra par conséquence sélectionner et lire deux adresses pour connaître l'altitude quand on voudra vérifier que l'appareil s'est bien arrêté. Ces deux adresses sont **23** et **22**,le petit switch positionné vers le haut.

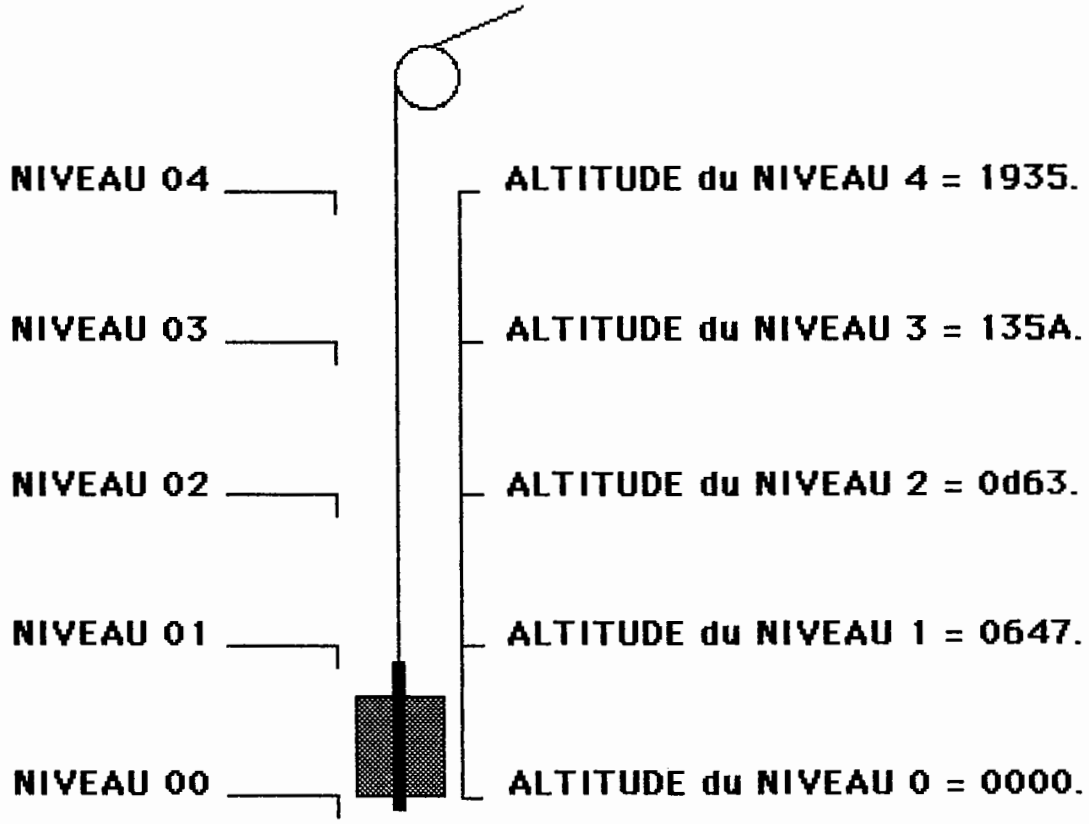
23 pour le chiffre des **milliers** et des **centaines**,
22 pour le chiffre des **dizaines** et des **unités**.

Ce compteur d'altitude donne le résultat de l'**addition des impulsions** faite par la **B191**.
Ce compteur peut être **mis à 0000** et c'est justement ce qui est fait au point **6)** du relevé automatique.

Il est possible d'aller voir les altitudes correspondant aux différents niveaux qui ont été enregistrées automatiquement.

EXEMPLE: **Cas d'un site 5 niveaux (0, 1, 2, 3, 4)**

Imaginons que le relevé automatique des niveaux ait donné:


NIVEAU 04
ALTITUDE du NIVEAU 4 = 1935.
NIVEAU 03
ALTITUDE du NIVEAU 3 = 135A.
NIVEAU 02
ALTITUDE du NIVEAU 2 = 0d63.
NIVEAU 01
ALTITUDE du NIVEAU 1 = 0647.
NIVEAU 00
ALTITUDE du NIVEAU 0 = 0000.

On a baptisé " **POSNIV** " comme **POS**ition **NIV**eau de **00** à **11** les paires d'adresses dans lesquelles on écrit les altitudes mesurées.

Pour aller lire ces adresses, il faut mettre le petit switch vers le bas.

L'altitude du niveau **00** s'écrit aux adresses **35** et **34**: **POSNIV00**.
L'adresse **35** pour le chiffre des **milliers** et le chiffre des **centaines**.
L'adresse **34** pour le chiffre des **dizaines** et le chiffre des **unités**.

Remarque: L'altitude du niveau **00** étant par définition **0000**, les adresses **35** et **34** doivent être chargées à **00**.

L'altitude du niveau **01** s'écrit aux adresses **37** et **36**: **POSNIV01**.
L'adresse **37** pour le chiffre des **milliers** et le chiffre des **centaines**.
L'adresse **36** pour le chiffre des **dizaines** et le chiffre des **unités**.
Ainsi, dans notre exemple, l'adresse 37 contient **06** et l'adresse 36, **47**.

L'altitude du niveau **02** s'écrit aux adresses **39** et **38**: **POSNIV02**.
L'adresse **39** pour le chiffre des **milliers** et le chiffre des **centaines**.
L'adresse **38** pour le chiffre des **dizaines** et le chiffre des **unités**.
Ainsi, dans notre exemple, l'adresse 39 contient **0d** et l'adresse 38, **63**.

L'altitude du niveau **03** s'écrit aux adresses **3b** et **3A**: **POSNIV03**.
L'adresse **3b** pour le chiffre des **milliers** et le chiffre des **centaines**.
L'adresse **3A** pour le chiffre des **dizaines** et le chiffre des **unités**.
Ainsi, dans notre exemple, l'adresse 3b contient **13** et l'adresse 3A, **5A**.

L'altitude du niveau **04** s'écrit aux adresses **3d** et **3C**: **POSNIV04**.
L'adresse **3d** pour le chiffre des **milliers** et le chiffre des **centaines**.
L'adresse **3C** pour le chiffre des **dizaines** et le chiffre des **unités**.
Ainsi, dans notre exemple, l'adresse 3d contient **19** et l'adresse 3C, **35**.

Pour être complet, nous vous indiquons les adresses correspondant aux altitudes des niveaux **5** à **11**.

L'altitude du niveau **05** s'écrit aux adresses **3F** et **3E**: **POSNIV05**.
L'adresse **3F** pour le chiffre des **milliers** et le chiffre des **centaines**.
L'adresse **3E** pour le chiffre des **dizaines** et le chiffre des **unités**.

L'altitude du niveau **06** s'écrit aux adresses **55** et **54**: **POSNIV06**.
L'adresse **55** pour le chiffre des **milliers** et le chiffre des **centaines**.
L'adresse **54** pour le chiffre des **dizaines** et le chiffre des **unités**.

L'altitude du niveau **07** s'écrit aux adresses **57** et **56**: **POSNIV07**.
L'adresse **57** pour le chiffre des **milliers** et le chiffre des **centaines**.
L'adresse **56** pour le chiffre des **dizaines** et le chiffre des **unités**.

L'altitude du niveau **08** s'écrit aux adresses **59** et **58**: **POSNIV08**.
L'adresse **59** pour le chiffre des **milliers** et le chiffre des **centaines**.
L'adresse **58** pour le chiffre des **dizaines** et le chiffre des **unités**.

L'altitude du niveau **09** s'écrit aux adresses **5b** et **5A**: **POSNIV09**.
L'adresse **5b** pour le chiffre des **milliers** et le chiffre des **centaines**.
L'adresse **5A** pour le chiffre des **dizaines** et le chiffre des **unités**.

L'altitude du niveau **10** s'écrit aux adresses **5d** et **5C**: **POSNIV10**.
L'adresse **5d** pour le chiffre des **milliers** et le chiffre des **centaines**.
L'adresse **5C** pour le chiffre des **dizaines** et le chiffre des **unités**.

L'altitude du niveau **11** s'écrit aux adresses **5F** et **5E**: **POSNIV11**.
L'adresse **5F** pour le chiffre des **milliers** et le chiffre des **centaines**.
L'adresse **5E** pour le chiffre des **dizaines** et le chiffre des **unités**.

La distance de ralentissement ou " ZONE PV " se lit aux adresse d0 et d1.

L'adresse d0 pour les chiffres des milliers et des centaines, l'adresse d1 pour les chifres des dizaines et des unités.

La ZONE d'ARRET MONTEE se lit à l'adresse d2.

La ZONE d'ARRET DESCENTE se lit à l'adresse d3.

On rappelle que toutes les informations, exceptées les altitudes, concernant la bande sont données en millimètres et en décimal.

DEFAUTS EVENTUELS:

La **B191** vérifie également que l'altitude la plus élevée programmée ne dépasse pas la valeur **EFF0** héxadécimal.
Si ça n'est pas le cas, le code **60** du défaut " **Altitude maximum programmée supérieure à EFF0 Héxa** " apparaît sur le bloc de diagnostic intégré.

La **B191** vérifie la cohérence du changement d'état des faisceaux **CAA** et **CAB** du capteur **003**.

Une transition irrationnelle détectée par la **B191** provoque l'arrêt sur le frein ainsi que la visualisation du code de défaut **62** sur le bloc de diagnostic.

INFORMATIONS COMPLEMENTAIRES.

CONCERNANT LE PASSAGE "PV" OU ZONE DE PETITE VITESSE.

En **2** vitesses standard à ECRANS, le passage en petite vitesse se fait dés que le premier faisceau du capteur entre dans l'écran " petite vitesse ".
Quand on utilise la bande, on parle de " **ZONE DE PETITE VITESSE**".
Cette **ZONE** est donnée à la **B191** en millimètres et en décimal dans le paramètre **" ZONEPV "** à l'adresse **d0** et **d1**.

La **B191**, connaissant l'altitude de son niveau de destination, attend le point correspondant à cet altitude **moins** la zone de petite vitesse pour commencer à ralentir.

Avec le capteur **P202** associé aux **écrans**, on ajuste cette **distance PV** en faisant " **glisser** " les écrans " **PV** ".
Avec le capteur **003** associé à la bande, on modifie la distance de ralentissement " **ZONE PV** ".

EXEMPLE:

Considérons que la distance ou zone de petite vitesse soit de 1,2 mètre= **1200** millimètres.

Une case mémoire ne peut contenir que **2** chiffres. C'est la raison pour laquelle le paramètre **ZONEPV** se programme sur deux adresses.
A l'adresse **d0**, on programme le chiffre des centaines et le chiffre des milliers (dans notre exemple **12**).
A l'adresse **d1**, on programme le chiffre des unités et le chiffre des dizaines (dans notre exemple **00**).

On remarque qu'il n'y a qu'une seule zone où distance de petite vitesse valable pour tous les niveaux et quel que soit le sens d'arrivée.

CONCERNANT LA ZONE DE DEVERROUILLAGE.

En **2** vitesses standard, la zone de déverrouillage commence lorsque le premier faisceau du capteur **P202** entre dans l'écran d'arrêt.

Quand on utilise le capteur **003** associé à la **bande**, cette **ZONE** doit être donnée à la **B191** en millimètres et en décimal dans le paramètre **ZDEVER** aux l'adresses **d4** et **d5**.

EXEMPLE:

Si on souhaite avoir une zone de déverrouillage pour Monter ou pour Descendre de **20** centimètres = **200** millimètres on programmera la valeur **02** dans **d4** et **00** dans **d5**.

On remarque qu'il n'y a qu'une seule zone de déverrouillage valable pour tous les niveaux et quel que soit le sens d'arrivée.

CONCERNANT LES ECRANS D'ARRET OU ZONES D'ARRET MONTEE ET DESCENTE.

En deux vitesses standard, la retombée des contacteurs est donnée lorsque le deuxième faisceau du capteur **P202** sort de l'écran d'arrêt (les deux faisceaux sont alors libérés).

Quand on utilise le capteur **003** associé à la bande, une **ZONE D'ARRET MONTEE** et une **ZONE D'ARRET DESCENTE** doit être donnée à la **B191**. On progamme les valeurs souhaitées dans les paramètres:

ZONARM (**ZON**e d'**AR**rêt **M**ontée) à l'adresse **d2.**

et **ZONARD** (**ZON**e d'**AR**rêt **D**escente) à l'adresse **d3**.

On remarque qu'il existe **2** zones d'arrêt distinctes qui peuvent être programmées à la même valeur.

EN CONCLUSION:

Lorsqu'on utilise le capteur **003** associé à la bande, il est indispensable de faire le relevé des niveaux pour programmer correctement les paramètres **POSNIV00** à **POSNIV11**.

Il faut également s'intéresser aux paramètres:

ZONEPV: (**ZONE P**etite **V**itesse), adresses **d0** et **d1**.

ZDEVER: (Zone de **DEVER**rouillage), adresse **d4** et **d5**.

ZONARM: (**ZON**e d'**AR**rêt **M**ontée), adresse **d2.**

ZONARD: (**ZON**e d'**AR**rêt **D**escente), adresse **d3.**

CONCERNANT LES AIMANTS.

Les aimants ont deux fonctions essentielles à assumer.

1) Situer approximativement la position de la cabine dans la gaine pour décider du sens du premier déplacement afin d'effectuer le recalage. C'est l'équivalent du contact " ED " en gaine lorsqu'on travaille avec les écrans.

2) Recaler le sélecteur, c'est-à-dire recharger le compteur d'altitude à la bonne valeur à chaque fois que l'on rencontre les aimants du bas en descendant.

1) COMMENT SITUER APPROXIMATIVEMENT LA CABINE DANS LA GAINE.

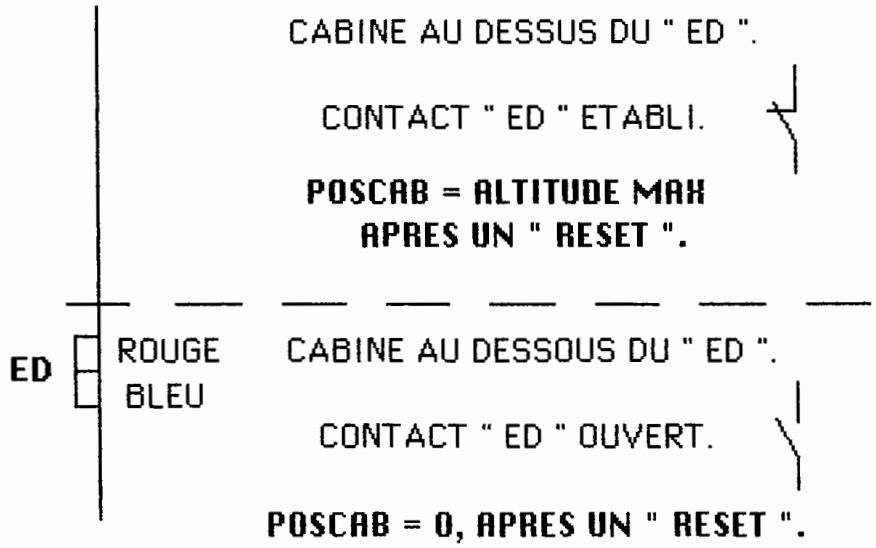
La cabine est au dessus du ED ou au dessous du ED !

Aprés la mise sous tension, la **B191** connait la zone dans laquelle se trouve la cabine grâce à l'état du contact bistable **ED** situés dans le capteur **003**.

Ce contact, également baptisé " **ED** ", est animés par les aimants positionnés sur la bande lorsqu'on est en fonctionnement normal.

Aprés un " RESET ", si le contact **ED est établi**, la **B191** chargera son compteur d'altitude avec le nombre d'impulsions correspondant au niveau le plus haut.

Aprés un " RESET ", si le contact **ED est ouvert**, la **B191** chargera son compteur d'altitude avec **0000**.
On rappelle que le compteur d'altitude se trouve aux adresses **23** et **22**, le petit switch étant situé vers le haut.


CABINE AU DESSUS DU " ED ".
CONTACT " ED " ETABLI.
POSCAB = ALTITUDE MAX
APRES UN " RESET ".
ED
ROUGE
BLEU
CABINE AU DESSOUS DU " ED ".
CONTACT " ED " OUVERT.
POSCAB = 0, APRES UN " RESET ".

En fonction de l'état de ces contacts et aprés un " **Reset** ", la **B191** saura dans quel sens envoyer la cabine pour la phase de recalage en mode normal. Il autorisera les mouvements en Inspection comme décrit plus loin.

DESCRIPTION DU RECALAGE EN MODE NORMAL

Si la cabine est au dessus de l'aimant **ED**, l'appareil est envoyé en descente jusqu'au niveau le plus bas pour qu'il croise l'aimant **ED** avant de rejoindre, éventuellement, son niveau principal si celui-ci est différent du niveau **0**.

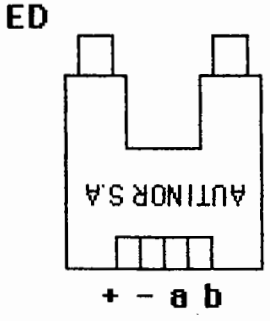
Si la cabine est en dessous de l'aimant **ED**, l'appareil est envoyé en montée pour qu'il croise l'aimant **ED** avant de rejoindre éventuellement le niveau principal.

PREMIERS MOUVEMENTS POSSIBLES EN INSPECTION APRES UN "RESET"

Si la cabine est **AU DESSUS** de l'aimant **ED** aprés un " **Reset** ", l'appareil ne pourra être déplacé dans un premier temps que **vers le BAS** (sauf si le bâtonnet **3** à l'adresse **07** " **OPFREV** " a été programmé à **1**).

Si la cabine est **AU DESSOUS** de l'aimant **ED** et aprés un " **Reset** ", l'appareil ne pourra être déplacé dans un premier temps que **vers le HAUT**.
Aprés le transport et l'installation du capteur, le contact bistable **ED** est dans une position quelconque. Il est intéressant de le " **forcer** " dans l'état correspondant à la cabine au dessus du **ED** pour faciliter la suite des opérations.

Pour ce faire, il suffit de mesurer sur le capteur, à l'aide d'un voltmétre en continu, les tensions entre les bornes "-" et " **b** " pour connaître l'état du **ED**.
Si la tension mesurée entre "-" et " **b** " vaut **6** ou **18** volts, c'est parfait, le contact **ED** est fermé.



Le contact ED est fermé quand la tension mesurée entre le " - " et le " b ", en continu, vaut 6 ou 18 volts.

Si la tension mesurée entre "-" et " **b** " vaut **0** ou **24** volts, c'est que le contact **ED** est ouvert. Il faut le fermer en passant l'ensemble des magnétiques **Rouges** et **Bleu** à proximité du bistable **ED**, perpendiculairement à l'axe des faisceaux. On doit voir, de façon stable, la tension mesurée passer à **6** ou **18** volts.

Aprés cette manipulation, en réinitialisant la **B191** par coupure puis remise du courant, celle-ci suppose la cabine au dessus du **ED** (quelque soit la position réelle de l'appareil).

Il est facile de vérifier en machinerie que la **B191** " voit " l'appareil au dessus de l'aimant **ED**. Il suffit, aprés avoir fait un " **Reset** " de regarder le contenu du compteur d'altitude aux adresses **23** et **22** en n'oubliant pas de mettre le **petit switch vers le haut**. Le compteur d'altitude doit indiqué le nombre d'impulsions correspondant à l'altitude du niveau le plus élevé.

En Inspection, le premier mouvement autorisé sera la **DESCENTE** sauf si le bâtonnet **3** à l'adresse **07** " **OPFREV** " a été programmée à **1**.

2) LE RECALAGE DU SELECTEUR.

A chaque fois que le capteur descend et rencontre l'aimant " **ED** ", le compteur d'altitude en **23** et **22** (**POSCAB**) est chargé avec le nombre d'impulsions programmé dans " **ZONEPV** ".

Pendant la période de recalage, le compteur a commencé à décompter à partir de la valeur maximum programmée.

Quand le capteur rencontre le " **ED** ", le compteur d'altitude " **POSCAB** " est instantanément chargé avec la valeur contenue dans " **ZONEPV** " et le sélecteur est recalé.
Quand le sélecteur est déjà recalé et que le capteur rencontre le " **ED** " en descente, peu importe, on recharge " **POSCAB** " avec le contenu de " **ZONEPV** " même si en fait la valeur à ce moment là est déjà la bonne.

Le recalage du sélecteur est donc effectué à chaque passage en descente devant le " **ED** ".

Cas particulier de recalage.

Il se peut que la cabine soit en dessous de l'aimant " **ED** " aprés un " **RESET** ".
Dans ce cas , la **B191** charge le compteur d'altitude avec "**ZONEPV**" en rencontrant le " **ED** " en montant.

Le contact " **ED** " ne se rétablit pas au même endroit que là où il se coupe pour des raisons d'**histérésis magnétique**.

La **B191** en tient compte mais il se peut que pour des raisons de disparités entre les influences des aimants sur les contacts magnétiques, on soit amené à ajuster la valeur de correction.

Le paramètre " **ZONIST** " comme **ZON**e d'h**IST**érésis permet d'ajuster la valeur.
" **ZONIST** " se trouve à l'adresse **d6** et se programme en nombre d'impulsions.

De toutes les façons, dés que le capteur rencontrera le " **ED** " en descente, le sélecteur sera parfaitement recalé.

COMPENSATION AUTOMATIQUE DE L'HYSTERESIS.

1) Positionner l'appareil au dessus de l'aimant **ED**.
2) Ecrire **10** dans les paramétres à l'adresse **E0**, petit switch en bas.
3) Envoyer l'appareil au niveau le plus bas.
4) Envoyer l'appareil à un niveau situé au dessus de l'aimant **ED**.

REMARQUE:

Si, lorsque vous écrivez **10** et qu'en rebasculant l'interrupteur vers le haut la valeur ne semble pas prise en compte c'est tout simplement parce que les point **3)** et **4)** ont déjà été fait. Lorsque vous avez appuyé sur les 2 poussoirs, l'interrupteur étant vers le bas, la **B191** a corrigé l'hysrérésis et de ce fait indique que l'opération est terminée en n'affichant plus la valeur **10**.

ADRESSES DES PARAMETRES CONCERNANT LA BANDE DANS LE CAS D'UTILISATION DU PROGRAMME 24 NIVEAUX.

ALTITUDE DU NIVEAU 0: AD 81 ET 80.
ALTITUDE DU NIVEAU 1: AD 83 ET 82.
ALTITUDE DU NIVEAU 2: AD 85 ET 84.
ALTITUDE DU NIVEAU 3: AD 87 ET 86.
ALTITUDE DU NIVEAU 4: AD 89 ET 88.
ALTITUDE DU NIVEAU 5: AD 8b ET 8A.
ALTITUDE DU NIVEAU 6: AD 8d ET 8C.
ALTITUDE DU NIVEAU 7: AD 8F ET 8E.
ALTITUDE DU NIVEAU 8: AD 91 ET 90.
ALTITUDE DU NIVEAU 9: AD 93 ET 92.
ALTITUDE DU NIVEAU 10: AD 95 ET 94.
ALTITUDE DU NIVEAU 11: AD 97 ET 96.
ALTITUDE DU NIVEAU 12: AD 99 ET 98.
ALTITUDE DU NIVEAU 13: AD 9b ET 9A.
ALTITUDE DU NIVEAU 14: AD 9d ET 9C.
ALTITUDE DU NIVEAU 15: AD 9F ET 9E.
ALTITUDE DU NIVEAU 16: AD A1 ET A0.
ALTITUDE DU NIVEAU 17: AD A3 ET A2.
ALTITUDE DU NIVEAU 18: AD A5 ET A4.
ALTITUDE DU NIVEAU 19: AD A7 ET A6.
ALTITUDE DU NIVEAU 20: AD A9 ET A8.
ALTITUDE DU NIVEAU 21: AD Ab ET AA.
ALTITUDE DU NIVEAU 22: AD Ad ET AC.
ALTITUDE DU NIVEAU 23: AD AF ET AE.

ZDEVER: AD d4 er d5 (ZONE DE DEVERROUILLAGE).
ZONARD: AD d3 (ZONE D'ARRET DESCENTE).
ZONARM: AD d2 (ZONE D'ARRET MONTEE).
ZONPV: AD d0 ET d1 (ZONE PETITE VITESSE).
ZONIST: AD d6 (ZONE D'HISTERESIS).

PARAMETRES LIES A L'ISONIVELAGE.

BNDISO: AD bC (BOND D'ISONIVELAGE).
ZONARI: AD d7 (ZONE DARRET ISONIVELAGE).

PARAMETRES LIES AUX DISTANCES DE RALENTISSEMENT.

DMINV2: AD d8 ET d9 (DISTANCE MINIMUM POUR UTILISER V2).
ZONPV1: AD dA ET dB (ZONE PETITE VITESSE 1).
ZONPV2: AD d0 ET d1 (ZONE PETITE VITESSE 2).

On rappelle que le compteur d'Altitude " POSCAB " se trouve aux l'adresses 23 et 22, le petit switch vers le haut.

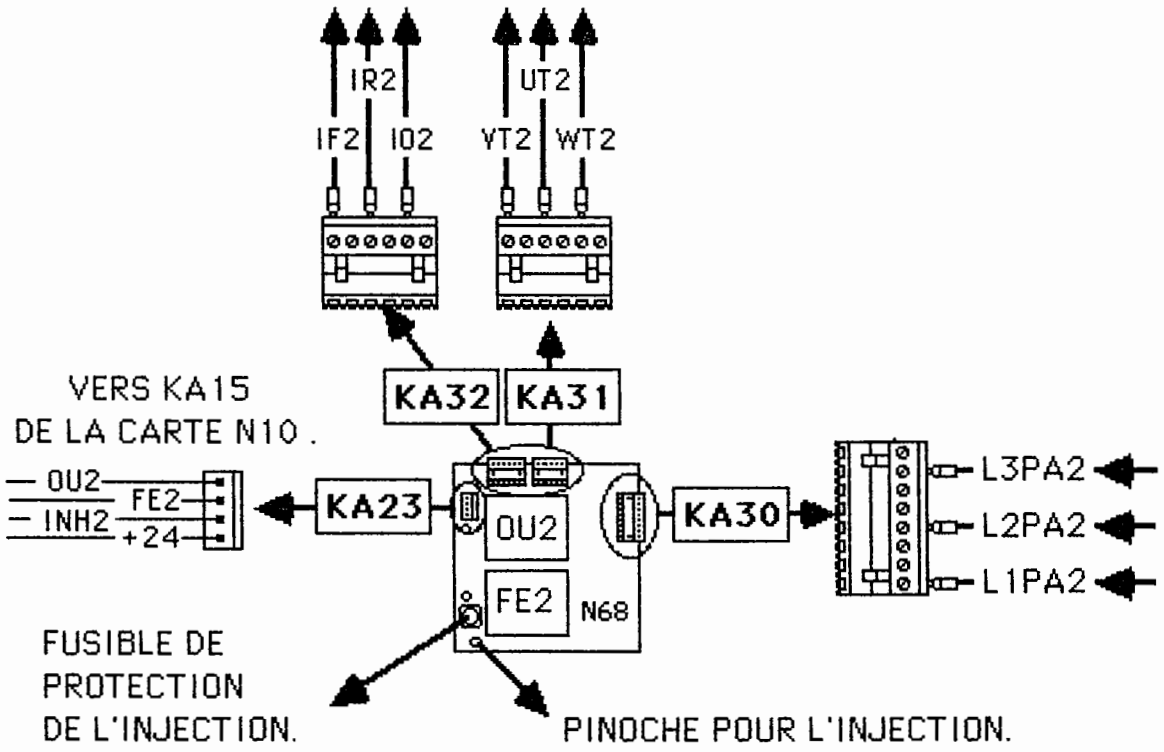
4.10 La Porte Auto Deuxième Service (N68).

Fonction:

La carte porte Automatique deuxième service (Réf **N68**) est nécessaire en cas de double service à gérer.
Les relais de porte pour gérer le premier service sont implantés sur la carte **N10**.

Les raccordements " **FORCE** " se font sur la carte **N68** alors que les connections pour la " **GESTION** " de la **porte 2** telles que **FCOU2**, **FCFE2**, **COI2**, **FF2**, ou **CS2** sont réalisées sur le porteur **N10** et plus particulièrement sur le bornier **KA16** situé en bas et à droite.

Raccordement:



Visualisation sur le bloc de diagnostic intégré:

Voir page **87**, **88**, **89** et **90** pour plus de détails.

Remarques:

Les fils de raccordement " **FORCE** " doivent être insérés dans **le pendentif " force "** (tensions supérieures à 24V) alors que les fils de raccordement pour la " gestion " de la porte seront insérés dans le **pendentif " basses tensions "**.

4.11 Le Dispositif de " Shuntage " de la Chaîne de Sécurité dans la Zone des Portes (N66).

Fonction:

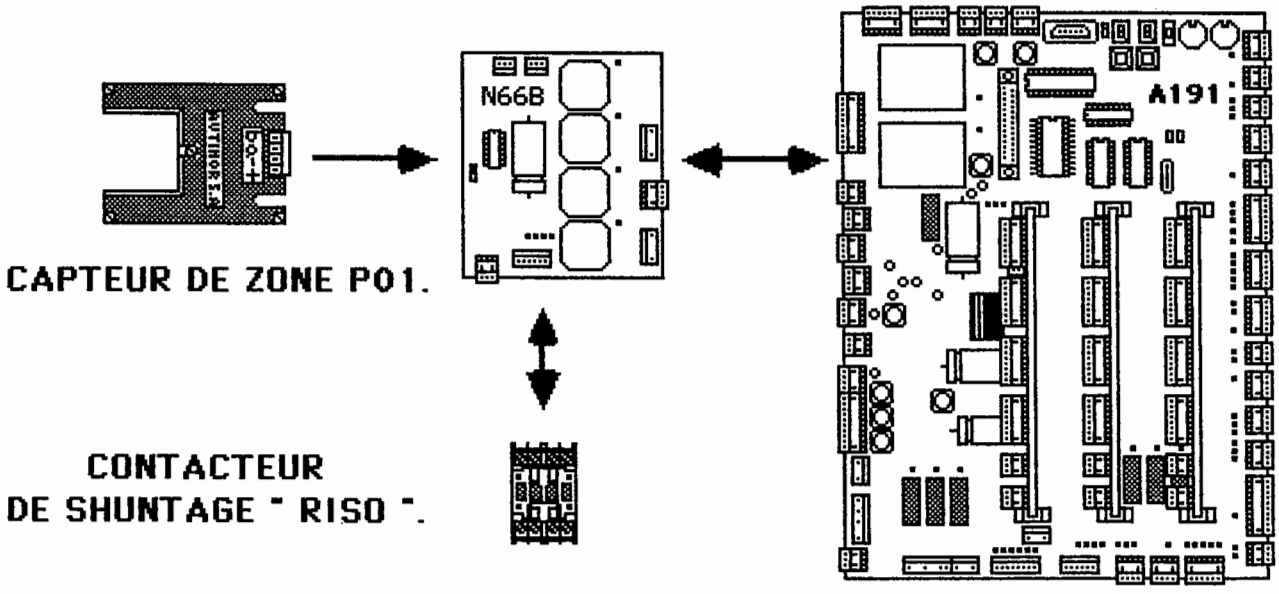
Ce dispositif est indispensable lorsque la **A191** est destinée à gérer la fonction " **ouverture avant arrêt** " ou " **isonivelage portes ouvertes** ".

En effet, souhaitant effectuer un mouvement portes ouvertes, il est indispensable de " **shunter** " la chaine de sécurité au niveau de celles-ci et uniquement dans la " **zone** " d'ouverture.

Un contrôle trés stricte de cette opération est réalisé à l'aide de la carte N66.

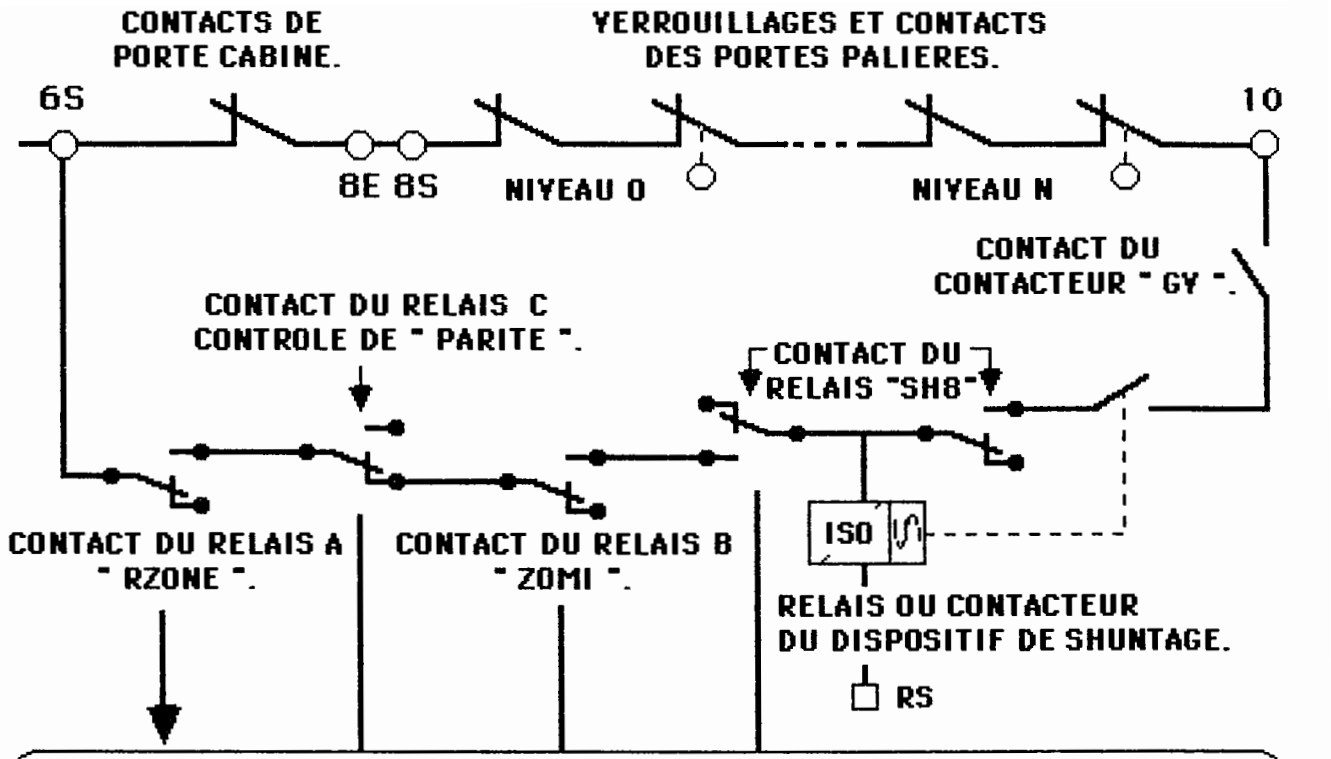
La carte **N66** fonctionne en association avec le capteur simple faisceau **P01**, monté sur le toit de la cabine, qui lit les écrans de " **Zone de shuntage** " fixés sur une drisse nylon par des clips.

Lorsque toutes les conditions sont réunies pour autoriser le shuntage de la chaine de sécurité au niveau des portes, un **R**elais (contacteur) **ISO** baptisé " **RISO** " est actionné.



A la **page suivante**, nous vous donnons un schéma simplifié des contacts entrant en jeu dans le dispositif de shuntage de la chaine de sécurité ainsi qu'une explication sommaire sur les conditions de collage de chacun d'eux.

A la **page 151**, nous vous donnons une vue du raccordement des différents éléments entrant en jeu dans le dispositif de shuntage de la chaine de sécurité au niveau des portes.



COMMANDE PAR LE RELAIS " RZONE " QUI COLLE SI:
- LE CAPTEUR P01 EST DANS L'ECRAN DE ZONE.

ECRAN DE ZONE DE SHUNTAGE LU PAR LE CAPTEUR P01. ---------- NIVEAU.

- REMARQUE: LE CAPTEUR P01, EN PLUS DE LA COMMANDE DU RELAIS DE ZONE, ENVOIE L'INFORMATION A LA A191.

COMMANDE PAR LE RELAIS " C " QUI DECOLLE SI:
- LES RELAIS " RZONE " ET " ZOMI " COLLENT SIMULTANEMENT.

COMMANDE PAR LE RELAIS " ZOMI " QUI COLLE SI:
- ON EST DANS LA ZONE D'OUVERTURE DES PORTES DU NIVEAU DE DESTINATION, DETERMINEE PAR LE CAPTEUR 202 ET LES ECRANS D'ARRET.

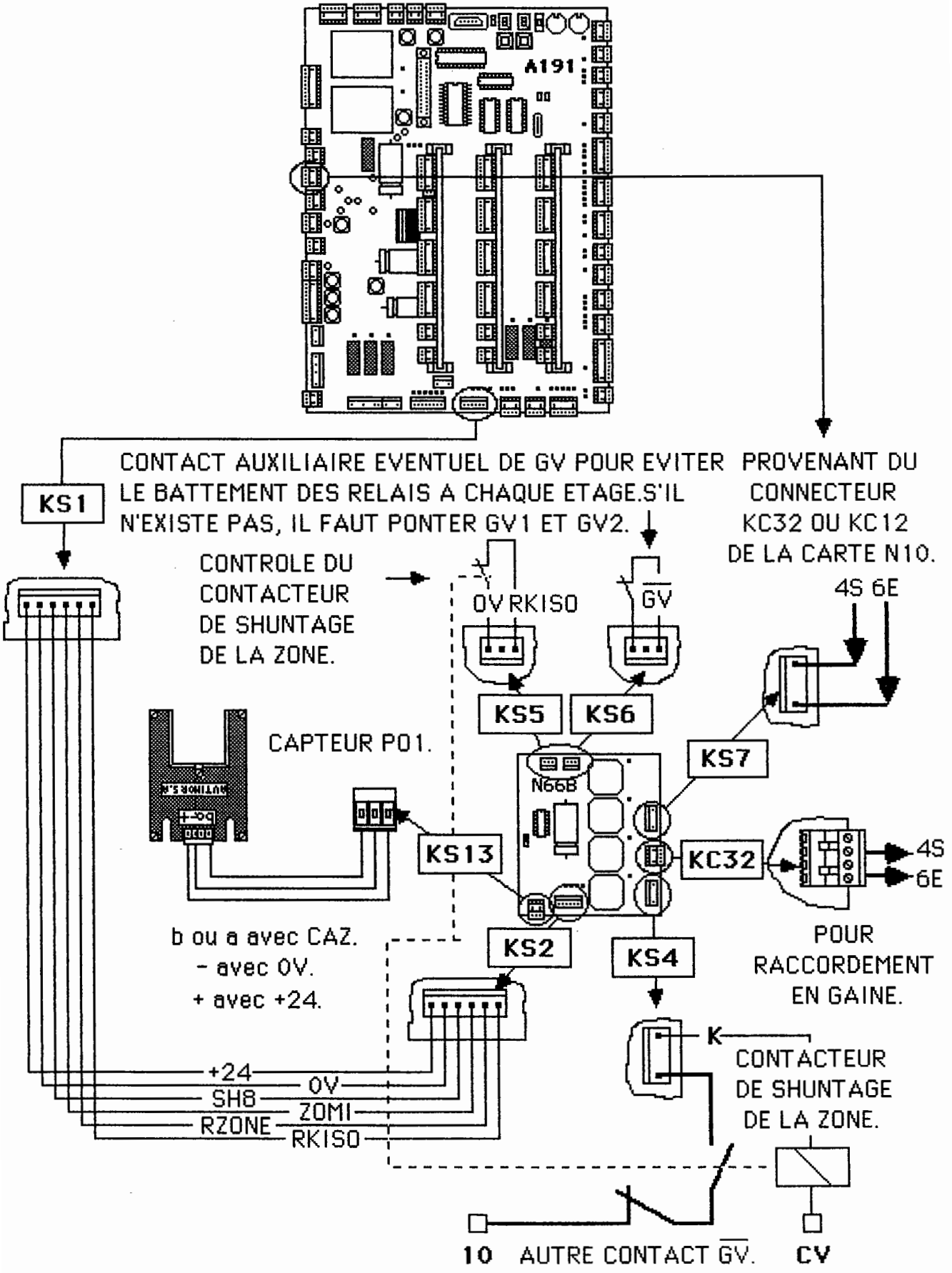
ECRAN DE ZONE DE SHUNTAGE. ZONE D'OUVERTURE DES PORTES.

- ON EST EN PETITE VITESSE.
- LE RELAIS " RZONE " EST COLLE PAR CAZ.

COMMANDE PAR LE RELAIS " SH8 " QUI COLLE SI:
- ON EST DANS LA ZONE DONNEE PAR LE CAPTEUR P01.
- ON A UNE DEMANDE DE MOUVEMENT D'ISO OU D'OUVERTURE AYANT ARRET.

RACCORDEMENT DE LA CARTE N66.

Si l'option a été commandée en même temps que l'armoire, il suffit de raccorder le capteur de zone P01 ainsi que la chaine de sécurité.



DEFAUTS EVENTUELS:

Un contrôle de l'état du contacteur de shuntage dans la zone est effectué par la **A191**.

Si le contacteur de shuntage ne colle pas alors qu'on le souhaite, la **A191** affiche le code **56** du défaut " **Non collage du contacteur de shuntage** ".

Si le contacteur de shuntage ne décolle pas alors qu'on le souhaite, la **A191** affiche le code **55** du défaut " **Non décollage du contacteur de shuntage** ".

4.12 La Carte d'Extension d'Entrées/Sorties (N67).

Fonction:

La carte **N67** a été crée pour répondre aux futures options à venir qui nécessiteront des entrées ou des sorties suppléméntaires.

Au jour d'aujourd'hui, le **18** juin **1989**, aucune option nécessitant l'utilisation de cette carte n'a encore été développée.

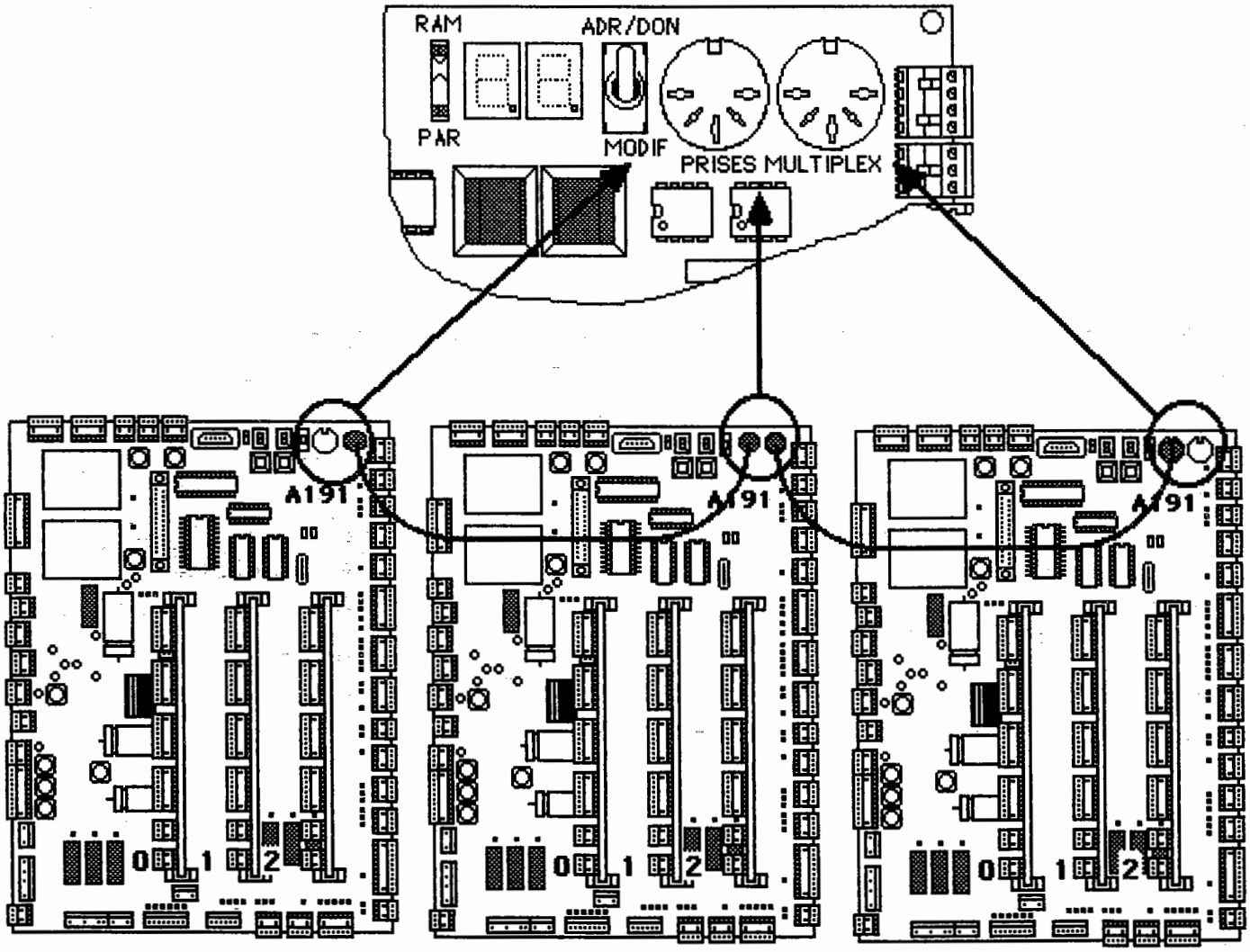
Raccordement:

4.13 Le Cordon pour la Mise en Multiplex.

Fonction:

Ce cordon permet de relier les " **Simplex** " d'une batterie " **Multiplex** " entre eux afin d'effectuer les transfers d'ordres.

Raccordement:



Remarque:

On peut indifféremment connecter le cordon sur l'une ou l'autre prise " DIN " 5 broches.

4.14 La Carte Interface de Régulation (N65).

Fonction:

La carte " **Interface de Régulation** " (Réf **N65**) est nécessaire lorsque la **A191** est destinée à piloter une régulation autonome de marque ASCENTRONIC, DYNALIFT, IMPULS, RST, ZETADIN ou autre.

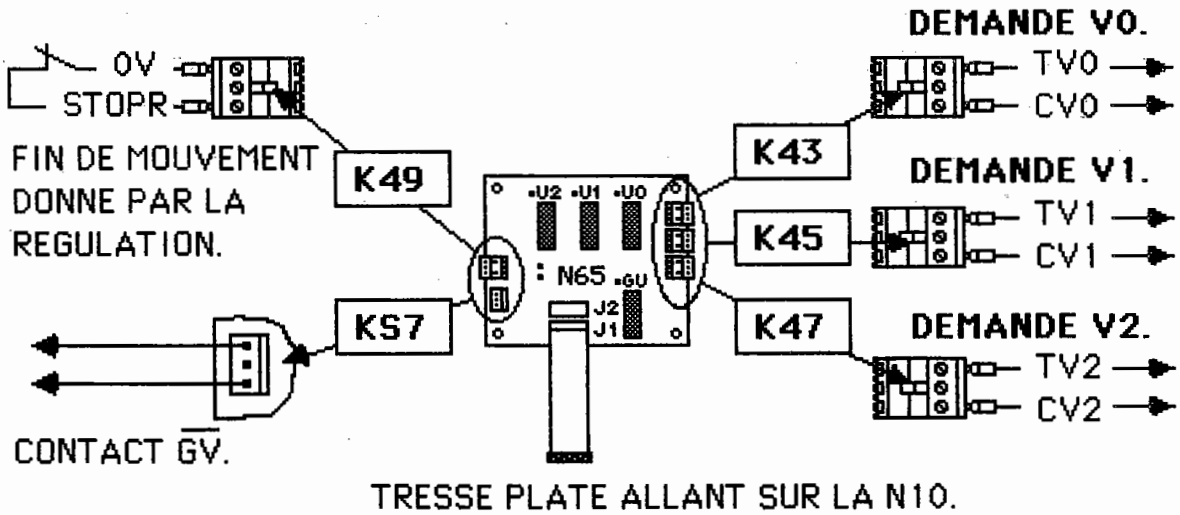
L'utilisation de cette carte nécessite l'emploie de la bande aluminium associée au capteur **003**. Le programme **B191** et la carte **N70** sont donc également requises.

En effet, l'utilisation de la bande est indispensable pour que la **A191** puisse déterminer la vitesse **V0**, **V1** ou **V2** qu'elle doit prendre pour un nouveau départ.

La carte **N65** transmet par contacts sec les informations **V2**,**V1** et **V0** aux différentes régulations.
L'information de **fin de mouvement** (**STOPR**) délivrée par les différentes régulations, par contact sec,transite aussi par la carte **N65**.

La carte **N65** dispose d'un relais " **GV** " qui colle lorsque **V1** ou **V2** est activé.

Raccordement:



Principe:

Connaissant l'altitude où se trouve la cabine et la destination de celle-ci, la **A191** calcule si la distance à parcourir est suffisante pour démarrer en **V2**, **V1** ou **V0**.

La Vitesse **V2** sera choisie si la distance à parcourir est plus grande que la distance minimum pour utiliser **V2**. Cette distance est programmable en nombre d'impulsions à l'adresse **7D** et **7C** (**DMINV2**).

Si la distance programmée dans **DMINV2** est plus petite que la distance de ralentissement de **V2** programmée en **75** et **74** alors celle-ci devient le critère de sélection.

La vitesse **V1** sera choisie si **V2** n'a pas pu l'être mais que la distance à parcourir est plus grande que la distance de ralentissement de **V1**.
La distance de ralentissement associée à **V1** se programme en **1B** et **1A**.

La vitesse **V0** sera choisie si ni **V2** ni **V1** n'ont pu être choisi. C'est le cas lors de niveaux rapprochés.

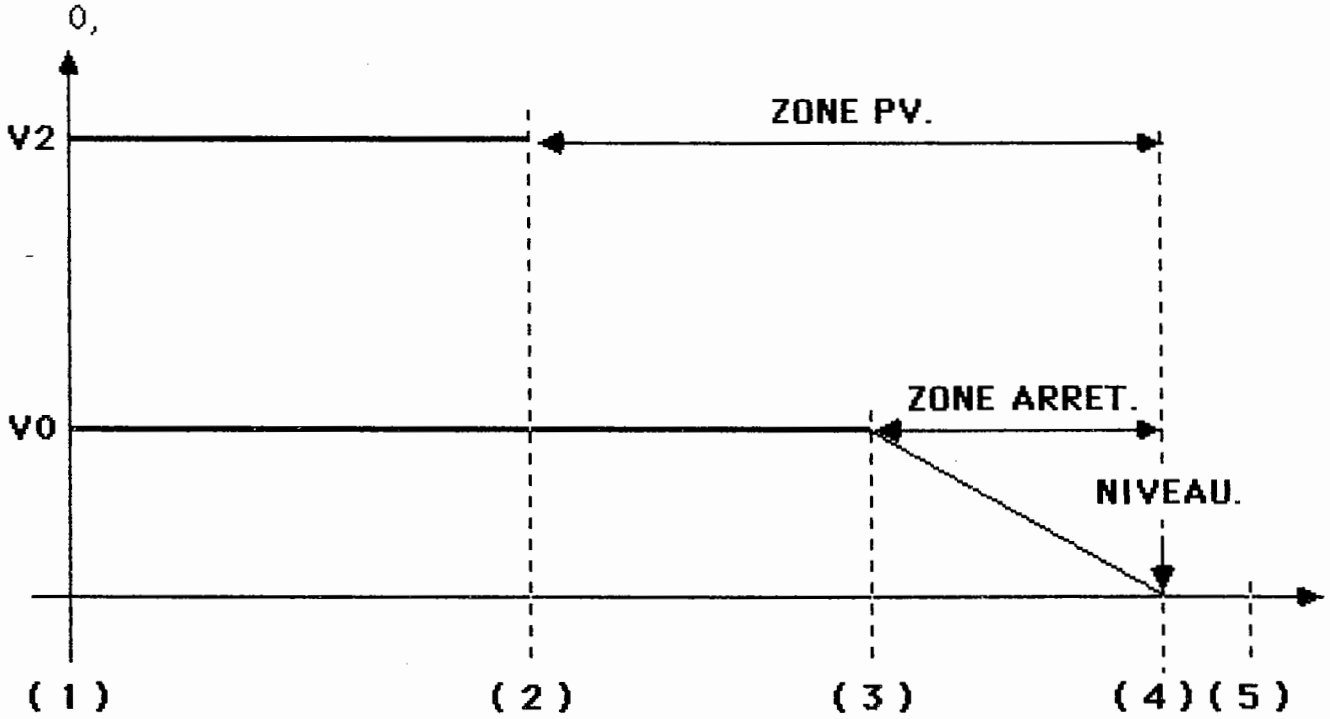
Les adresses données ci-dessus correspondent au programme **B191 12 niveaux**.

Les adresses concernant le programme **24 niveaux** vous sont données à la page **146**.

Dans les pages qui suivent, nous vous présentons un exemple d'utilisation de la carte N65 utilisée pour interfacer une régulation de marque IMPULS.

Nous vous présentons le schéma global de raccordement qui comprend un certain nombre de sécurités pas forcément gérées par la N65.

DESCRIPTION DE LA SEQUENCE DES SIGNAUX DU DEMARRAGE EN GRANDE VITESSE V2 JUSQU'A L'ARRET.



(1) Lorsque la **A191** a déterminé qu'elle peut utiliser la grande vitesse **V2**, elle active les relais **V2** et **V0** de la carte **N65** ainsi que le contacteur de sens. Le contacteur de sens fait coller le contacteur de Ligne.
La régulation ayant reçu une demande de mouvement établit la liaison **9 - 10** qui permet de faire coller le contacteur du frein si le **10** de la chaine de sécurité est bon. L'appareil démarre.

(2) Le point de passage en petite vitesse arrive, **V2** disparait mais **V0** demeure.

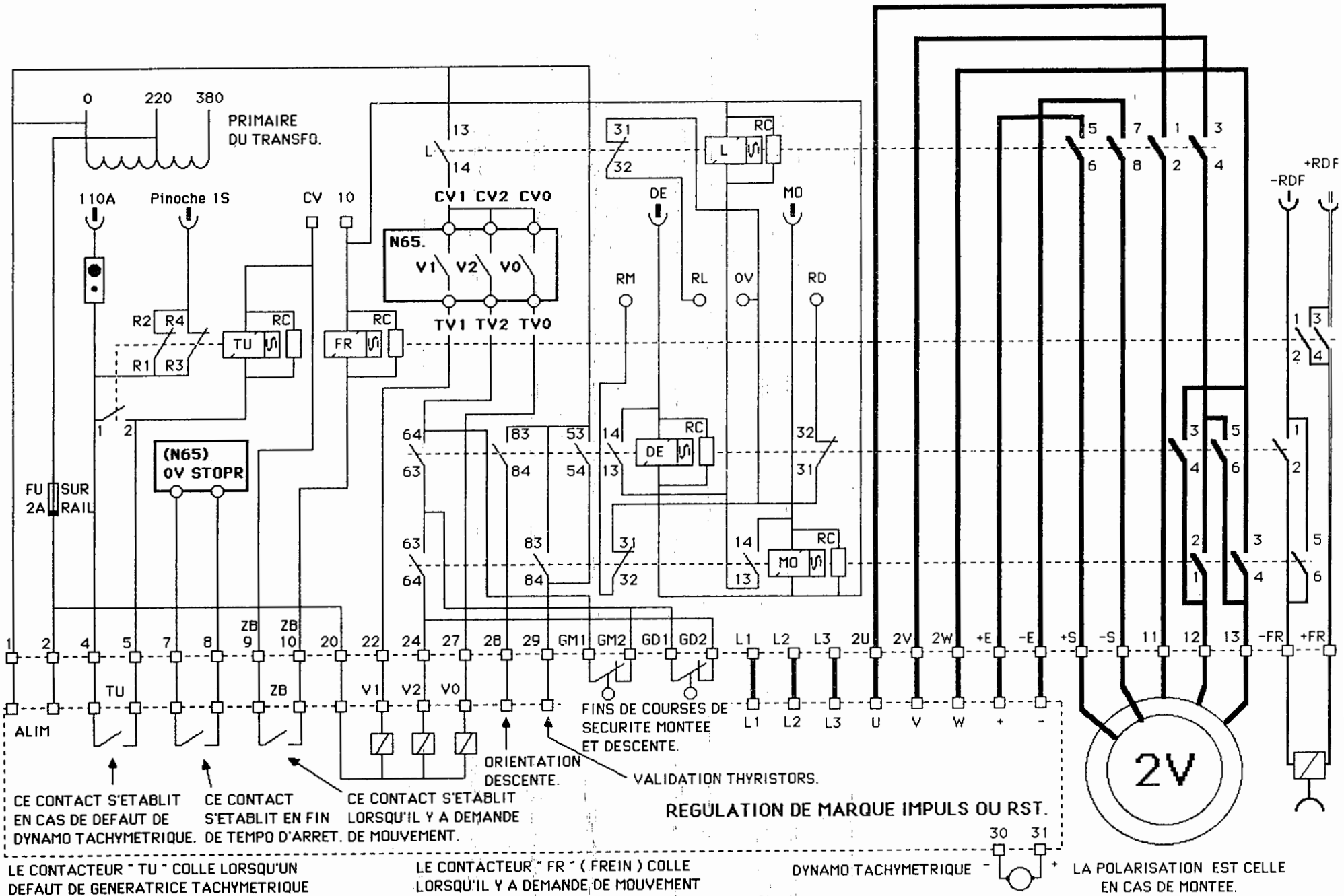
(3) Le point d'arrêt arrive, **V0** disparait et la transition de **V0** à la vitesse nulle commence.

(4) Un certain temps aprés la disparition de **V0**, la stabilisation électrique du rotor est effective et la régulation fait tomber le frein mécanique en ouvrant le contact **9 - 10**.

(5) Un certain temps aprés la retombée du frein mécanique, la regulation établit le contact **7 - 8** pour signaler la fin de l'arrêt à la **A191** qui va faire retomber les contacteur.

REMARQUE:

Dans un souci de clarté du dessin, l'échelle des distances n'est pas respectée dans la zone d'arrêt.


0 220 380
PRIMAIRE DU TRANSFO.
110A
Pinoche 1S
CV 10
CV1 CV2 CV0
N65.
V1 V2 V0
TV1 TV2 TV0
RM RL 0V RD
DE
MO
RC
L
TU
FR
R1 R2 R3 R4
(N65) 0V STOPR
FU 2A SUR RAIL
ALIM
TU
ZB
V1 V2 V0
FINS DE COURSES DE SECURITE MONTEE ET DESCENTE.
ORIENTATION DESCENTE.
VALIDATION THYRISTORS.
CE CONTACT S'ETABLIT EN CAS DE DEFAUT DE DYNAMO TACHYMETRIQUE.
CE CONTACT S'ETABLIT EN FIN DE TEMPO D'ARRET.
CE CONTACT S'ETABLIT LORSQU'IL Y A DEMANDE DE MOUVEMENT.
REGULATION DE MARQUE IMPULS OU RST.
DYNAMO TACHYMETRIQUE
2V
+RDF -RDF
LE CONTACTEUR " TU " COLLE LORSQU'UN DEFAUT DE GENERATRICE TACHYMETRIQUE EST DETECTE. CE CONTACTEUR COUPE ALORS LA CHAINE DE SECURITE ET S'AUTO MAINTIENT.
LE CONTACTEUR " FR " (FREIN) COLLE LORSQU'IL Y A DEMANDE DE MOUVEMENT ET QUE LE 10 DE LA CHAINE DE SECURITE EST BON.
LA POLARISATION EST CELLE EN CAS DE MONTEE.

5) MISE SOUS TENSION, CONTROLE DES PARAMETRES, DES ENTREES ET DES SORTIES.

5.1 Blocage de la manoeuvre. **Page 160**
5.2 Elimination des premiers défauts. **Page 161**
5.3 Exercice de manipulation sur l'outil de communication. **Page 164**
5.4 Définition du Contenu de chaque Adresse de Paramètre. **Page 170**
5.5 Définition des Entrées. **Page 200**
5.6 Définition des sorties. **Page 210**

5.1 " Blocage de la manoeuvre ".

Dans ce chapitre, nous allons nous familiariser avec l'outil de communication en manipulant sur des exemples concrets.
Nous allons vérifier que les paramètres programmés en usine correspondent aux caractéristiques de votre site.
Si ce n'est pas le cas, nous les modifierons en conséquence.

Dans cette première étape, nous allons " **bloquer** " le fonctionnement de la manoeuvre pour manipuler l'outil de communication tranquillement. . . . . **Pour ce faire :**

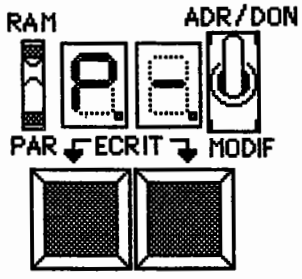
1) vérifiez que l'interrupteur est sur la position ADR/DON.

2) vérifier que le petit switch est sur la position PAR.

3) mettez sous tension.

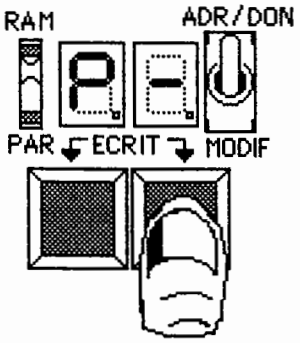
ATTENTION ! Si le code de défaut **39** ou **40** clignote sur le bloc de diagnostic, **COUPEZ L'ALIMENTATION** de la manoeuvre.
Regardez **page 24** pour vérifier le raccordement de l'équipement.

4) attendez que les afficheurs indiquent " P - ".



" **P -** " apparaît pendant 2,5 secondes.

5) pendant que " P - " apparaît, appuyez sur la touche DROITE puis relâchez.



Si vous n'avez pas eu le temps d'appuyer, coupez l'alimentation, remettez-la et appuyez à temps ! . . . . " **P-** " disparaît.
La manoeuvre est maintenant **bloquée** et même si toutes les conditions sont bonnes pour partir en recalage, l'appareil ne bouge pas.

5.2 Elimination des premiers défauts.

Il se peut qu'après avoir indiqué " **P -** " pendant **2,5** secondes, un code de défaut apparaisse sur le bloc de diagnostic.

Lisez la signification du défaut dans la liste ci-dessous et reportez vous à la page indiquée pour remédier au problème.

La lettre située entre parenthèses précise **le type de Défaut**.

(**A**) signifie que **le défaut est définitif** et qu'il faut couper puis remettre l'alimentation pour faire une réinitialisation (**RESET**).
(**B**) signifie que **le défaut est provisoire** et donc que si la cause disparaît, la **H31** retravaille normalement.
(**C**) signifie que **le défaut est provisoire** si le technicien l'a demandé en programmant l'option " défaut provisoire".
(**D**) signifie que **le défaut peut être ignoré** si le technicien l'a demandé.

Le signe ***** (étoile) signifie que le code du défaut n'est pas enregistré dans la pile de défauts.

-01-	DEFAUT DE MASSE.	(**B**)	Page ?
-02-	TEMPO DE PETITE VITESSE.	(**A**)	Page 79
-03-	TEMPO DE REVISION.	(**D**)	Page 83
-04-	COUPURE DES SECURITES AVANT LE " 6 ".	(**B**)	Page 23
-05-	THERMIQUE DE VENTILATION (THV).	(**B**)	Page 33
-06-	ABSENCE REPETITIVE DU " 10 " AU RECALAGE.	(**A**)	Page 99
-08-	SUSPENSION DEPART (SUSD).	(**B**,*****)	Page 43
-09-	SONDE THERMIQUE OU THERMOCONTACT DE SECURITE (STH).	(**B**)	Page 30
-10-	INVERSION DE PHASE (DETECTION PAR CAPTEUR).	(**A**)	Page 76
-11-	INTERPRETATION IMPOSSIBLE DU CAPTEUR OU FUSION DU/DES FUSIBLES FU3, FU4.	(**A**)	Page 78
-12-	UN DES CONTACTEURS NON DECOLLE A L'ARRIVEE.	(**C**)	Page 28

-13-	CONTACTEUR " GV " NON DECOLLE AU PASSAGE " PV ".	(C)	Page 28
-14-	CONTACTEUR " PV " NON COLLE LORS DE SA COMMANDE.	(C)	Page 28
-15-	CONTACTEUR " MO " OU " DE " NON COLLE LORS DE LEUR COMMANDE.	(C)	Page 28
-16-	FIN DE COURSE HAUT POUR LA REVISION (FREV).	(B,*)	Page 48
-17-	MANQUE OU INVERSION DE PHASE (PH).	(B)	Page127
-18-	RECALAGE IMPOSSIBLE PAR SUITE D'INFORMATIONS ERRONEES DU CAPTEUR.	(A)	Page 78
-19-	COUPURE DU " 8 " EN MARCHE.	(B)	Page 23
-21-	ABSENCE DU " 10 ".	(B)	Page 99
-22-	INTEGRATEUR DE GLISSEMENT.	(A)	Page 27
-23-	COUPURE DU " 6 " EN MARCHE.	(B)	Page 23
-26-	COUPURE ANORMALEMENT LONGUE DU FAISCEAU A.	(A)	Page 77
-27-	COUPURE ANORMALEMENT LONGUE DU FAISCEAU B.	(A)	Page 77
-28-	UN DES CONTACTEURS N'EST PAS DECOLLE AU DEMARRAGE.	(C)	Page 28
-29-	CONTACTEUR " GV " NON COLLE LORS DE SA COMMANDE.	(C)	Page 28
-30-	CONTACTEUR " PV " COLLE LORS DE LA COMMANDE " GV ".	(C)	Page 28
-31-	DEFAUT DE SURCHARGE (SU).	(B,*)	Page111
-36-	LE NIVEAU DE PRINCIPAL EST SUPERIEUR AU NIVEAU LE PLUS HAUT.	(A)	Page172
-37-	LA PROGRAMMATION DU NIVEAU SUPERIEUR EST PLUS GRANDE QUE 24 OU QUE 12 EN NIVEAUX SELECTIFS.	(A)	Page171
-38-	NIVEAU DE RECALAGE, DE RAPPEL AUTOMATIQUE OU DE " MISE HORS SERVICE " PLUS ELEVE QUE LE NIVEAU SUPERIEUR.	(A)	Page172
-39-	LA TENSION SECTEUR EST TROP FAIBLE.	(B)	Page 25
-40-	LA TENSION SECTEUR EST TROP IMPORTANTE.	(B)	Page 25
-41-	" 8 " COUPE, PORTE AUTO FERMEE SOUS ORIENTATION.	(B)	Page 99
-42-	PROGRAMMATION ERRONEE DU NOMBRE D'OPERATEURS DE PORTES (SUPERIEUR A 2).	(A)	Page171
-43-	FIN DE COURSE NECESSAIRE SUR OPERATEUR CABINE	(A)	Page 84
-44-	ABSENCE DU10 (OPERATEUR NUMERO 1 OU 2).	(B)	Page 19
-46-	BLOCAGE PORTE EN OUVERTURE OPERATEUR NUMERO 1.	(A)	Page 85
-47-	BLOCAGE PORTE EN OUVERTURE OPERATEUR NUMERO 2.	(A)	Page 85
-48-	BLOCAGE PORTE EN FERMETURE OPERATEUR NUMERO 1.	(A)	Page 85
-49-	BLOCAGE PORTE EN FERMETURE OPERATEUR NUMERO 2.	(A)	Page 85
-50-	FONCTION " MISE HORS SERVICE " ENCLENCHEE (MHS).	(B,*)	Page 37
-51-	FONCTION " PRIORITE CABINE " EN COURS (PRIC).	(B,*)	Page114
-52-	COUPURE DU " 10 " EN MARCHE.	(B)	Page 23
-53-	FONCTION " POMPIER " EN COURS (POM).	(B,*)	Page 69
-54-	FONCTION " NON STOP " OU " COMPLET " EN COURS (NS).	(B,*)	Page109
-55-	NON DECOLLAGE DU CONTACTEUR " ISO ".	(A)	Page152
-56-	NON COLLAGE DU CONTACTEUR " ISO "LORS DE SA COMMANDE.	(B)	Page152
-57-	DEPASSEMENT DE LA " ZONE ISO " EN MOUVEMENT " ISO ".	(A)	Page256
-58-	" POMPAGE ISO " SUPERIEURE A 6.	(B)	Page254
-59-	MOUVEMENT D'ISO SUPERIEUR A LA TEMPO ISO.	(A)	Page254
-60-	ALTITUDE MAXIMUM PROGRAMMEE TROP ELEVEE.	(A)	Page136
-61-	ERREUR DE PROGRAMMATION DES NIVEAUX.	(A)	Page136
-62-	DEFAUT CAPTEUR 003.	(A)	Page136
-63-	CABINE SIMULTANEMENT PRESENTE EN HAUT ET EN BAS OU CAPTEUR 003 NON ALIMENTE.	(A)	Page146
-64-	MANOEUVRE DE RAPPEL ET D'INSPECTION ENCLENCHEES SIMULTANEMENT.	(B)	Page 36
-70-	TAQUETS NON RETRACTES LORS DE LEUR COMMANDE.	(A)	Page
-71-	TAQUETS RELACHES EN MARCHE.	(B)	Page
-72-	TAQUETS NON RELACHES A L'ARRET.	(A)	Page
-73-	DEFAUT DE NIVEAU D'HUILE.	(C)	Page
-74-	NIVEAU D'HUILE MINIMUM.	(A)	Page

-75-	NON COLLAGE DU CONTACTEUR " ETOILE " LORS DE SA COMMANDE.	(C)	Page
-76-	NON COLLAGE DU CONTACTEUR " TRIANGLE " LORS DE SA COMMANDE.	(C)	Page
-77-	NON COLLAGE DU CONTACTEUR " LIGNE " LORS DE SA COMMANDE.	(C)	Page
-78-	NON DECOLLAGE DU CONTACTEUR " ETOILE OU TRIANGLE ".	(C)	Page
-79-	TEMPERATURE DE L'HUILE TROP ELEVEE.	(C)	Page

5.3 Exercices de manipulation sur l'outil de communication.

Comme nous l'avons déjà vu, il existe deux types de mémoires dans la **A191**:

- d'une part, la mémoire qui contient les paramètres de l'installation que nous donnons à la **A191** comme le nombre de niveaux, le nombre d'opérateurs de portes, etc. . .

- d'autre part, la mémoire qui nous donne une multitude d'informations intéressantes comme l'état des contacts d'entrées ou l'état supposé des sorties,etc. . . pour nous aider à mettre en service et maintenir la **A191** dans les meilleures conditions de fonctionnement.

Pour aller **modifier ou simplement lire des paramètres** de l'intallation, il faut que le **petit switch** situé à gauche des petits afficheurs soit **vers le bas** dans la position " **PAR** " (comme **par**amètre). **Le petit point situé en bas et à droite de l'afficheur de droite s'allume alors.**

Pour aller lire le contenu de la mémoire qui nous informe de l'état des entrées et des sorties, il faut que le **petit switch** situé à gauche des petits afficheurs soit **vers le haut** dans la position " **RAM** " .

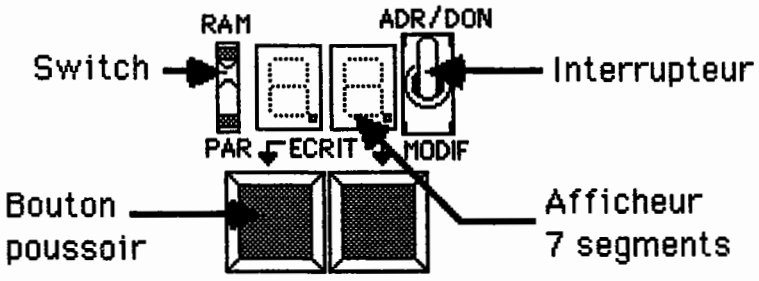
A chaque fois qu'on vous donnera une adresse, on rappellera bien évidemment sur quelle position doit se trouver le petit switch.

Exemple d'utilisation de l'**outil de communication** appelé aussi **bloc de diagnostic ou de maintenance intégré.**

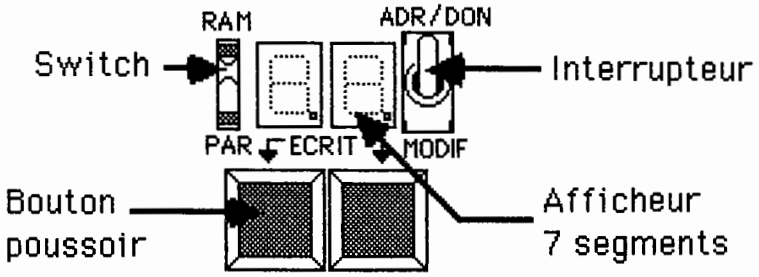
Nous vous proposons de vous exercer à sélectionner le paramètre dont l'adresse est **1F pour en connaître le contenu.**

Pour connaître le contenu du paramètre dont l'adresse est 1F :

1) Vérifiez que le petit switch est sur la position " PAR ".



2) Vérifiez que l'interrupteur est positionné sur ADR/DON.



3) Vérifiez à quelle adresse vous vous trouvez en basculant l'interrupteur vers le bas puis en le relevant.

Pendant 2,5 secondes, apparaît l'adresse " **F0** " (si vous avez réellement appuyé sur le poussoir de DROITE pour bloquer l'appareil), suivi de son contenu.

4) Affichez l'adresse (1F) sur les deux digits en appuyant sur le bouton poussoir situé en dessous de l'afficheur à modifier.

Commencez en donnant une impulsion sur le poussoir de gauche. Vous constatez que la valeur " **00** " est apparue, suivi deux secondes plus tard d'une certaine valeur.

C'est normal, en donnant cette impulsion, vous avez augmenté le chiffre de gauche qui vous donnait l'adresse à laquelle vous étiez précédemment positionné.

Si vous attendez moins de **2,5** secondes entre chaque impulsion alors vous voyez l'adresse augmenter de **1** à la fois sans visualiser le contenu. Appuyez sur le poussoir de gauche pour visualiser le chiffre **1**.

Appuyez sur le poussoir de droite pour visualiser le chiffre **F**.

Vous constatez qu'en effectuant des impulsions, le chiffre inscrit dans l'afficheur situé juste au dessus augmente de une unité à la fois . . .**2**, **3**, **4**, **5**, **6**, **7**, **8**, **9**, puis il affiche **A** puis **B**, puis **C**, puis **D**, puis **E**, enfin **F**.(valeur que l'on souhaite pour l'instant afficher).

Vous avez maintenant sélectionné l'adresse 1F et son contenu est apparu 2,5 secondes plus tard à savoir 14 par exemple.

Dans l'adresse **1F**, on peut programmer la temporisation de rappel automatique à un certain niveau.
Cette temporisation se programme en **secondes** et en **hexadécimal**.

En guise d'exercice, nous allons modifier le contenu de l'adresse " **1F** " comme si nous souhaitions diminuer la temporisation de rappel automatique de **14** à **12** (en hexadécimal).

Pour modifier le contenu de l'adresse 1F :

1) basculez l'interrupteur sur la position " modif " vers le bas.

2) appuyez sur le bouton poussoir situé en dessous de chaque digit pour faire apparaître la valeur que l'on veut enregistrer (12).

3) appuyez sur les deux boutons poussoirs en même temps puis relâchez.

4) rebasculez l'interrupteur vers le haut sur la position " ADR/DON ".

L'adresse **1F** doit reparaître, suivie, deux secondes plus tard, de son nouveau contenu à savoir : **12.**

Vous savez maintenant **sélectionner** une adresse, **lire** son contenu et éventuellement le **modifier**.

En ce qui concerne le contenu des adresses, il est possible de les lire ou de les modifier en chiffres **HEXADECIMAUX** ou en écriture **BATONNET**.

En effet, il est intéressant de programmer ou de lire certaines valeurs comme les temporisations, le nombre de niveaux, etc . . . . en chiffres " **HEXADECIMAUX** ".

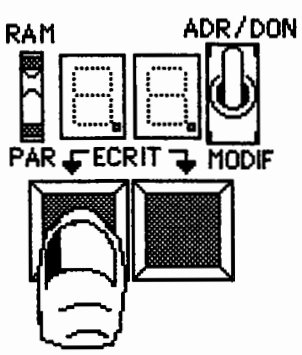
Par contre, il est plus simple de programmer certaines options ou de lire certaines entrées comme l'état des contacts en écriture " **BATONNET** ".

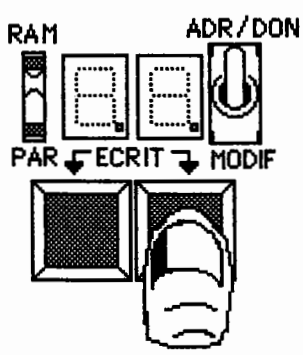
On précisera à chaque fois le mode de lecture le plus approprié pour un plus grand confort de travail.

On rappelle que pour passer du mode " **HEXADECIMAL** " au mode "**BATONNET**" et vice et versa, il suffit d'appuyer simultanément sur les deux poussoirs et de les relâcher après avoir vérifié que l'interrupteur est bien sur la position **ADR/DON** vers le haut.

Il existe une correspondance entre le code bâtonnet, le code binaire et le code hexadécimal.

BOUTON DE GAUCHE OU POIDS FORT			BOUTON DE DROITE OU POIDS FAIBLE		
CODE BATONNET	CODE BINAIRE	CODE HEXA	CODE BATONNET	CODE BINAIRE	CODE HEXA
	0000	0		0000	0
	0001	1		0001	1
	0010	2		0010	2
	0011	3		0011	3
	0100	4		0100	4
	0101	5		0101	5
	0110	6		0110	6
	0111	7		0111	7
	1000	8		1000	8
	1001	9		1001	9
	1010	A		1010	A
	1011	B		1011	B
	1100	C		1100	C
	1101	D		1101	D
	1110	E		1110	E
	1111	F		1111	F





Lorsqu'on est en écriture à chiffres " **HEXADECIMAUX** ", comme vous l'avez déjà constaté, en appuyant sur le poussoir de gauche, vous modifiez l'afficheur de gauche appelé aussi " **digit de poids fort** ".

En appuyant sur le poussoir de droite, vous modifiez l'afficheur de droite appelé " **digit de poids faible** ".

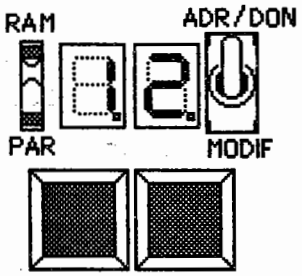
Lorsqu'on est en écriture " **BATONNET** ", en appuyant sur le **poussoir de gauche**, vous modifiez les quatre bâtonnets **du Haut** appelés aussi " **batonnets de poids fort** ".

En appuyant sur le **poussoir de droite**, vous modifiez les quatre bâtonnets **du bas** appelés aussi " **bâtonnets de poids faible** ".

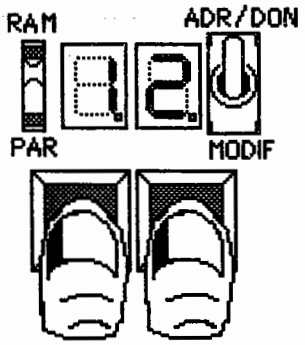
Vous pouvez vérifier la correspondance entre le mode bâtonnet et le mode Hexadécimal.

Vérifiez que vous êtes bien à l'adresse **1F** en baissant l'interrupteur puis en le relevant dans la foulée.

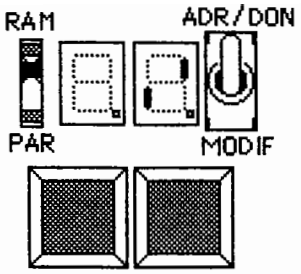
Deux secondes plus tard, apparaît son contenu à savoir : **12** .



Appuyez sur les deux poussoirs simultanément puis relâchez.



A ce moment là, vous devez voir le bâtonnet vertical situé en haut (poids fort) et à gauche **éteint**, son voisin de droite **éteint**, son voisin de droite **éteint** enfin, le bâtonnet situé en haut à l'extrême droite **allumé**. . . . . ainsi que le bâtonnet vertical situé en bas (poids faible) et à gauche **éteint**, son voisin de droite **éteint**, son voisin de droite **allumé** enfin, le bâtonnet situé en bas à l'extrême droite **éteint**. Si on dit qu'un bâtonnet **éteint** est à **0** et qu'un bâtonnet **allumé** est à **1**, on voit que le **1** de **12** s'est transformé en **0001** et le **2** de **12** en **0010**.



Vérifiez que ces valeurs sont bien conformes à celles du tableau page 167.

Pour revenir au mode " **Hexadécimal** ", il suffit d'appuyer à nouveau simultanément sur les deux poussoirs puis de les relâcher.

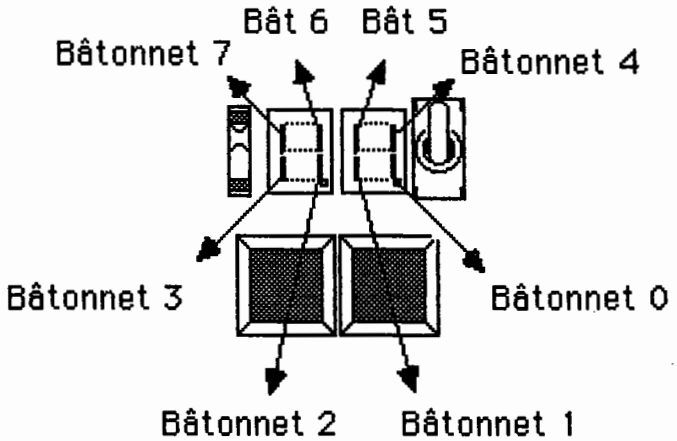
Remarques:

Lorsque vous souhaiterez mettre un bâtonnet à **1** ou à **0**, il faudra déterminer si le bâtonnet concerné est dans le groupe des quatre bâtonnets du haut (**poids fort**) ou du bas (**poids faible**) pour agir sur le bon bouton poussoir.

Ensuite, comme on ne peut pas agir individuellement sur chaque bâtonnet, il faudra faire défiler les combinaisons possibles de **1** et de **0** indiquées dans le tableau à la **page 167** jusqu' à ce que vous tombiez sur la bonne combinaison.

La bonne combinaison est bien évidemment celle où le bâtonnet qui vous intéresse est dans l'état que vous souhaitez en ayant conservé l'état des bâtonnets voisins.

Pour se repérer plus facilement lorsqu'on parle de " **bâtonnets** ", on à baptisé respectivement **B7**, **B6**, **B5** et **B4** les quatre bâtonnets du haut, en commençant par la gauche puis **B3**, **B2**, **B1** et **B0** les bâtonnets du bas toujours en commançant par la gauche.



5.4 Définition du Contenu de chaque Adresse de Paramètre.

Devant le mot " **ADRESSE** ", nous faisons figurer la position dans laquelle doit se trouver le petit switch : **PAR** = vers le **bas** , **RAM** = vers le **haut**). Nous définissons le contenu des paramètres et il faut par conséquence **mettre le petit switch vers le Bas.**

Le point en bas et à droite du digit de droite est allumé.

PAR ADRESSE 00: **CDDEF** (Code du **D**ernier **DEF**aut).
Pratique de visualiser en chiffre hexadécimal.
A cette adresse, la A191 écrit le code du dernier défaut.

PAR ADRESSE 01: **CADDEF** (Code de l'**A**vant **D**ernier **DEF**aut).
Pratique de visualiser en chiffre hexadécimal.
A cette adresse, la A191 écrit le code de l'avant-dernier défaut.

PAR ADRESSE 02: pratique de visualiser en mode Bâtonnet.

LE BATONNET 7: REGUL (**REGUL**ation ?).
AUTINOR programme à **1** le bâtonnet **7** si la **A191** est destinée à piloter une régulation de vitesse indépendante.
AUTINOR programme à **0** le bâtonnet **7** dans le cas contraire.

LE BATONNET 6: MPLX (**M**ulti**PLeX** ?).
AUTINOR programme à **1** le bâtonnet **6** si la **A191** est destinée à être mise en batterie **MULTIPLEX**.
AUTINOR programme à **0** le bâtonnet **6** si la **A191** est destinée à travailler en **SIMPLEX**.

LE BATONNET 5: ISO (**ISO**nivelage ?).
AUTINOR programme à **1** le bâtonnet **5** si la **A191** est destinée à gérer l'option **ISO-NIVELAGE** (portes ouvertes comme portes fermées).
AUTINOR programme à **0** le bâtonnet **5** dans le cas contraire.

LE BATONNET 4: RMLIFT (Régulation **MLIFT** ?).
AUTINOR programme à **1** le bâtonnet **4** si la **A191** est destinée à piloter une régulation de vitesse à variation de fréquence " **MLIFT** ".
AUTINOR programme à **0** le bâtonnet **4** dans le cas contraire.

LE BATONNET 3: NIVFEU (**NIV**eaux en **FEU** ?).
AUTINOR programme à **1** le bâtonnet **3** si la **A191** est destinée à gérer les **NIVEAUX EN FEU**. La carte **N12** est dans ce cas indispensable.
AUTINOR programme à **0** le bâtonnet **3** dans le cas contraire.

LE BATONNET 2: DSERVS (Double **SERV**ice **S**électif ?).
AUTINOR programme à **1** le bâtonnet **2** si la **A191** est destinée à gérer **DEUX SERVICES SELECTIFS**.
AUTINOR programme à **0** le bâtonnet **2** dans le cas contraire.

LE BATONNET 1: OUAVAR (**OU**verture **AV**ant **AR**rêt ?).
AUTINOR programme à **1** le bâtonnet **1** si la **A191** est destinée à effectuer la fonction " **OUVERTURE AVANT ARRET** " et donc à gérer le dispositif de shuntage de la chaine de sécurité N66.
AUTINOR programme à **0** le bâtonnet **1** dans le cas contraire.

LE BATONNET 0: NON UTILISE.

PAR ADRESSE 03: NBOPER (**N**om**B**re d'**OPER**ateurs ?).
Pratique de visualiser en chiffre hexadécimal.
A cette adresse, on programme le nombre d'opérateurs de portes à gérer.
La **A 191** ne pouvant gérer que 2 portes automatiques, seules les valeurs **00**, **01** ou **02** peuvent être programmées.

PAR ADRESSE 04: NIVSUP (**NIV**eau **SUP**érieur ?).
Pratique de visualiser en chiffre hexadécimal.
A cette adresse, on programme le NIVEAU SUPERIEUR de l'installation (nombre total de niveaux moins un, donc 1 à 23).
Voici la correspondance entre les nombres décimaux et hexadécimaux de 00 à 23 . . . . . **00** à **17**.

00 décimal = **00** hexadécimal.
01 décimal = **01** hexadécimal.
02 décimal = **02** hexadécimal.
03 décimal = **03** hexadécimal.
04 décimal = **04** hexadécimal.
05 décimal = **05** hexadécimal.
06 décimal = **06** hexadécimal.
07 décimal = **07** hexadécimal.
08 décimal = **08** hexadécimal.
09 décimal = **09** hexadécimal.
10 décimal = **0A** hexadécimal.
11 décimal = **0B** hexadécimal.
12 décimal = **0C** hexadécimal.
13 décimal = **0D** hexadécimal.

14 décimal = **0E** hexadécimal.
15 décimal = **0F** hexadécimal.
16 décimal = **10** hexadécimal.
17 décimal = **11** hexadécimal.
18 décimal = **12** hexadécimal.
19 décimal = **13** hexadécimal.
20 décimal = **14** hexadécimal.
21 décimal = **15** hexadécimal.
22 décimal = **16** hexadécimal.
23 décimal = **17** hexadécimal.

PAR ADRESSE 05: **NIVINF** (**NIV**eau **INF**érieur ?).
Pratique de visualiser en chiffre hexadécimal.
A cette adresse, on programme le NIVEAU INFERIEUR (de 00 à 22).
En **SIMPLEX**, on programme **00**.

En **MULTIPLEX**, il se peut qu'un des appareils ne descende pas aussi bas que les autres et desserve deux niveaux de moins par exemple.
Dans ce cas, on programmera le niveau supérieur à la même valeur que les autres (si tous desservent le même niveau du haut) et le **NIVEAU INFERIEUR** à **2 pour un appareil, et l'autre à 00 pour le 2ème appareil**.
EXEMPLE: DUPLEX **8** NIVEAUX POUR LE **SIMPLEX 0** et **6** NIVEAUX POUR LE **SIMPLEX 1**.

Le simplex 0 dessert le Niveau 7 , le simplex 1 dessert le Niveau 7.
Le simplex 0 dessert le Niveau 6 , le simplex 1 dessert le Niveau 6.
Le simplex 0 dessert le Niveau 5 , le simplex 1 dessert le Niveau 5.
Le simplex 0 dessert le Niveau 4 , le simplex 1 dessert le Niveau 4.
Le simplex 0 dessert le Niveau 3 , le simplex 1 dessert le Niveau 3.
Le simplex 0 dessert le Niveau 2 , le simplex 1 dessert le Niveau 2.
Le simplex 0 dessert le Niveau 1, le simplex 1 ne dessert pasle Niveau 1.
Le simplex 0 dessert le Niveau 0, le simplex 1 ne dessert pasle Niveau 0.

PAR ADRESSE 06: **NVPRIN** (**NiV**eau **PRIN**cipal ?).
Pratique de visualiser en chiffre hexadécimal.
A cette adresse, on programme le NIVEAU PRINCIPAL ou DE RECALAGE (de 00 à 23).
Le niveau de **recalage** est le même que le niveau **principal** ainsi que le niveau **pompier**.
On rappelle que dans le " jargon " AUTINOR, le niveau le plus bas est le niveau 0.

- si le niveau de recalage est au niveau **0**, alors programmez **0**.
- si le niveau de recalage est au niveau **1**, alors programmez **1**.

- si le niveau de recalage est au niveau **2**, alors programmez **2**.
- - - - - - - - - - - - - - -
- - - - - - - - - - - - - - -
- - - - - - - - - - - - - - -
- si le niveau de recalage est au niveau **23**, alors programmez **17**.

Voir **pages 171** et **172** la correspondance entre les chiffres décimaux et hexadécimaux de 00 à 23 . . . . . **00** à **17**.

PAR ADRESSE 07: pratique de visualiser en mode Bâtonnet.

LE BATONNET 7: BLOCAG (**BLOCAG**e ?).
On programme à **1** le bâtonnet **7** si la **A191** est destinée à travailler en **BLOCAGE**.
On programme à **0** le bâtonnet **7** si la **A191** est destinée à travailler en **COLLECTIVE**.

LE BATONNET 6: DCOPRO (**D**éfauts **CO**ntacteurs **PRO**visoires ?).
On programme à **1** le bâtonnet **6** si on souhaite que la **A191** rende les **DEFAUTS CONTACTEURS PROVISOIRES**.
Si c'est le cas, lorsqu'un défaut contacteur apparaît, la **A191** attend **6** secondes puis essaie de repartir **sur un nouvel ordre**.
On programme à **0** le bâtonnet **6** si on souhaite que la **A191** rendent les **DEFAUTS CONTACTEURS DEFINITIFS**.

LE BATONNET 5: OPTSP (**OPT**ion **S**uspension **P**alière ?).
On programme à **1** le bâtonnet **5** si la **suspension palière provisoire** est demandée.
Rappel: Ce dispositif est une mémorisation systématique d'une action sur les dispositifs d'arrêt d'urgence (coupure du " **6** ") durant le déplacement de la cabine. En cas de paroi lisse, il permet l'utilisation d'un bouton à action fugitive comme dispositif d'arrêt en cabine. Il constitue, en outre, le seul moyen de contrôle efficace du dispositif de protection de seuil à rayon lumineux. Seule une nouvelle action sur un bouton d'envoi de cabine provoquera le départ et rendra possible ultérieurement les appels. Cette mémorisation, diagnostiquée par le défaut **23**, ne s'effectue pas lorsque la cabine est à l'arrêt à l'étage.
On programme à **0** le bâtonnet **5** si la **suspension palière provisoire** n'est pas demandée.

LE BATONNET 4: OPTMAN (**OPT**ion **MAN**oeuvre de Rappel ?).
On programme à **1** le bâtonnet **4** lorsqu'on souhaite que la **A191** traite la manoeuvre de rappel en machinerie.
On programme à **0** le bâtonnet **4** dans le cas contraire.

LE BATONNET 3: OPFREV (**OP**tion **F**in de course **REV**ision ?).
On programme à **1** le bâtonnet **3** lorsqu'on souhaite que la **A191** traite le **FIN de COURSE REVISION** avec la possibilité, en inspection et après un " **Reset** ", alors que la cabine se trouve au dessus du " **ED** " , d'effectuer directement un mouvement en montée.
On ne cale pas le sélecteur si on rencontre l'écran codé.
On programme à **0** le bâtonnet **3** dans le cas contraire.
Si on programme à **0** le bâtonnet **3** le fin de course révision **reste ACTIF** comme d'habitude et si les caractéristiques du site ne l'imposent pas, il faut ponter les bornes **FREV** et **OV**.

LE BATONNET 2: MPVHZ (**M**ouvement **PV** **H**ors **Z**one ?).
On programme à **1** le bâtonnet **2** lorsqu'on souhaite autoriser un **mouvement " PV " hors zone de déverrouillage**.
Cette possibilité est apréciable en régulation lorsqu'on sort d'inspection du toit de la cabine et qu'on fait un appel palier pour monter dedans.
Si la cabine est arrêtée dans la zone " **PV** " au moment où on fait l'appel et que l'option est programmée, alors elle rejoindra le niveau ce qui pose parfois des problèmes selon le type de régulation. Si l'option n'est pas programmée, elle ne bouge pas et seul un mouvement qui commence par la " **GV** " sera autorisé.
On programme à **0** le bâtonnet **2** si on ne souhaite pas un tel comportement.

LE BATONNET 1: OPED (**OP**tion **ED** ?).
On programme à **1** le bâtonnet **1** lorsqu'on souhaite utiliser **le contact " ED "** dans le cas de fosses réduites.
On programme à **0** le bâtonnet **2** dans le cas contraire.

LE BATONNET 0: OUVPRE (**OUV**erture sur **PRE**sence ?).
On programme à **1** le bâtonnet **0** lorsqu'on souhaite que la porte qui est en train de se fermer se ré-ouvre sur l'appel palier du niveau où se trouve la cabine et bien évidemment uniquement si on a appuyé sur le bouton d'appel correspondant à l'orientation.(Réouverture sur présence).
On programme à **0** le bâtonnet **0** dans le cas contraire.

PAR ADRESSE 08: pratique de visualiser en mode Bâtonnet.

LE BATONNET 7: 2V (**2 V**itesses ?)
AUTINOR programme à **1** le bâtonnet **7** si la **A191** est destinée à piloter **un moteur 2 vitesses**.
AUTINOR programme à **0** le bâtonnet **7** si la **A191** est destinée à piloter **un moteur 1 vitesse**.

LE BATONNET 7: RECAV1 (**RECA**lage en Vitesse **V1** ?) **EN B191**.
On programme à **1** le bâtonnet **7** si on souhaite que la **A191** fasse son recalage en **V1**.
On programme à **0** le bâtonnet **7** si on souhaite que la **A191** fasse son recalage en **V2**.

LE BATONNET 6: APCL (**A**ppels **P**aliers **CL**ignotant ?).
On programme à **1** le bâtonnet **6** si on souhaite faire **clignoter les quittances palières**.
On programme à **0** le bâtonnet **6** dans le cas contraire.

LE BATONNET 5: FLCLIG (**FL**èches **CLIG**notantes ?).
On programme à **1** le bâtonnet **5** si on souhaite que les **flèches** de sens ou prochain départ **CLIGNOTENT**.
On programme à **0** le bâtonnet **5** dans le cas contraire.

LE BATONNET 4: FLPDP (**FL**èches **P**rochain **DéP**art ?).
On programme à **1** le bâtonnet **4** si on souhaite avoir les **flèches " PROCHAIN DEPART "**.
On programme à **0** le bâtonnet **4** dans le cas contraire.

LE BATONNET 3: EFFNSEL (**EFF**acement **N**on **SEL**ectif ?).
On programme à **1** le bâtonnet **3** lorsqu'on souhaite que les **2** quittances **montée** et **descente** s'effacent lorsque la cabine arrive à niveau et ce, quelle que soit sa provenance.
Cette programmation est indispensable lorsqu'on raccorde l'unique bouton du palier principal sur la Montée et sur la Descente dans le cas de site configuré en collective descente avec sous-sol.
On programme à **0** le bâtonnet **3** dans le cas contraire.

LE BATONNET 2: MASMPX (**MAS**se en **M**ulti**P**le**X** ?)
On programme à **1** le bâtonnet **2** lorsqu'on souhaite que la **A191 " ESCLAVE "** soit **indifférente à un défaut de Masse**.
On programme à **0** le bâtonnet **2** dans le cas contraire.

LE BATONNET 1: IPF (**I**sonivelage **P**ortes **F**ermées ?).
On programme à **1** le bâtonnet **1** si on souhaite que la **A191** fasse **" ISO-NIVELAGE PORTES FERMEES "**.
Cette fonction est à programmer en relation avec le paramètre de l'adresse **02 ou 63**, bâtonnet **5**.
On programme à **0** le bâtonnet **1** dans le cas contraire.

LE BATONNET 0: IPO (**I**sonivelage **P**ortes **O**uvertes ?).
On programme à **1** le bâtonnet **0** si la **A191** est destinée à réaliser la fonction " **ISO-NIVELAGE PORTES OUVERTES** " et donc à gérer le dispositif de shuntage de la chainr de sécurité N66.
Cette fonction est à programmer en relation avec le paramètre de l'adresse **02 ou 63**, bâtonnet **5**.
On programme à **0** le bâtonnet **0** dans le cas contraire.

PAR ADRESSE 09: pratique de visualiser en mode Bâtonnet.

LE BATONNET 7: GONGAR (**GONG** à l'**AR**rêt ?).
On programme à **1** le bâtonnet **7** si on souhaite que la sortie "**GONG**" s'active lorsque l'appareil s'immobilise.
On programme à **0** le bâtonnet **7** si on souhaite que la sortie "**GONG**" s'active au passage Petite Vitesse .

LE BATONNET 6: IGPPRO (**I**nté**G**rateur **P**orte **PRO**visoire ?).
On programme à **1** le bâtonnet **6** lorsqu'on souhaite rendre provisoire le défaut d'intégrateur de portes.
On programme à **0** le bâtonnet **6** dans le cas contraire.

LE BATONNET 5: IGV (**I**nspection en **G**rande **V**itesse ?).
On programme à **1** le bâtonnet **5** si on souhaite que la **vitesse d'inspection** soit la **grande vitesse**.
On programme à **0** le bâtonnet **5** dans le cas contraire.

LE BATONNET 4: PFLSGV (**P**as de **FL**èches de **S**ens en **GV** ?).
On programme à **1** le bâtonnet **4** si on souhaite que les **Flèches de sens** ne soient **pas activées** pendant la grande vitesse.
On programme à **0** le bâtonnet **4** dans le cas contraire.

LE BATONNET 3: OPTPOM (**OPT**ion **POM**pier ?).
On programme à **1** le bâtonnet **3** lorsqu'on souhaite que la **A191** gère la fonction " **POMPIER** ".
On programme à **0** le bâtonnet **3** dans le cas contraire.
Dans ce cas, la **A191** ignore l'état de l'entrée **POM**.

LE BATONNET 2: MHSPF (**M**ise **H**ors **S**ervice **P**ortes **F**ermées?).
En arrivant à son niveau de **Mise Hors Service**, les portes s'ouvriront puis se refermeront définitivement jusqu'à ce qu'on quitte la fonction.
On programme à **0** le bâtonnet **2** lorsqu'on souhaite qu'**aprés la " Mise Hors Service ", la cabine stationne porte ouverte**.

LES BATONNETS 1 et 0: TYPOMP (**TY**pe de **POMP**ier).
On programme dans ces 2 bâtonnets le code du **type de "POMPIER"** que l'on souhaite utiliser.

Rappel du code des différents types de " **POMPIER** ".

- " le **POMPIER FRANCAIS** " . . . est codé **00**.
- " le **POMPIER SUISSE** " . . . est codé **10**.
- " le **POMPIER ANGLAIS** " . .est codé **01**.

PAR ADRESSE 0A: TIG (Tempo d'Inté**G**rateur).
Pratique de visualiser en chiffre Hexadécimal.
A cette adresse, on programme la temporisation d'intégrateur en secondes et en hexadécimal.

On peut programmer une valeur qui va de **10** à **45** secondes.

Si on programme une valeur inférieure à **10** secondes, la **A191** force la valeur de **10** secondes (Norme).

Si on programme une valeur supérieure à **45** secondes, la **A191** force la valeur de **45** secondes (Norme).

Voir à la **page 178** la correspondance entre les nombres décimaux et hexadécimaux de 00 à 255 . . . . . **00** à **FF**.

PAR ADRESSE 0B: TPV (Tempo Petite Vitesse).

A l'adresse 0B, on programme la temporisation de petite vitesse de 5 à 255 secondes en hexadécimal.

TABLEAU DE CONVERSION DE DECIMAL EN HEXADECIMAL

00=00	43=2B	86=56	129=81	172=AC	215=D7
01=01	44=2C	87=57	130=82	173=AD	216=D8
02=02	45=2D	88=58	131=83	174=AE	217=D9
03=03	46=2E	89=59	132=84	175=AF	218=DA
04=04	47=2F	90=5A	133=85	176=B0	219=DB
05=05	48=30	91=5B	134=86	177=B1	220=DC
06=06	49=31	92=5C	135=87	178=B2	221=DD
07=07	50=32	93=5D	136=88	179=B3	222=DE
08=08	51=33	94=5E	137=89	180=B4	223=DF
09=09	52=34	95=5F	138=8A	181=B5	224=E0
10=0A	53=35	96=60	139=8B	182=B6	225=E1
11=0B	54=36	97=61	140=8C	183=B7	226=E2
12=0C	55=37	98=62	141=8D	184=B8	227=E3
13=0D	56=38	99=63	142=8E	185=B9	228=E4
14=0E	57=39	100=64	143=8F	186=BA	229=E5
15=0F	58=3A	101=65	144=90	187=BB	230=E6
16=10	59=3B	102=66	145=91	188=BC	231=E7
17=11	60=3C	103=67	146=92	189=BD	232=E8
18=12	61=3D	104=68	147=93	190=BE	233=E9
19=13	62=3E	105=69	148=94	191=BF	234=EA
20=14	63=3F	106=6A	149=95	192=C0	235=EB
21=15	64=40	107=6B	150=96	193=C1	236=EC
22=16	65=41	108=6C	151=97	194=C2	237=ED
23=17	66=42	109=6D	152=98	195=C3	238=EE
24=18	67=43	110=6E	153=99	196=C4	239=EF
25=19	68=44	111=6F	154=9A	197=C5	240=F0
26=1A	69=45	112=70	155=9B	198=C6	241=F1
27=1B	70=46	113=71	156=9C	199=C7	242=F2
28=1C	71=47	114=72	157=9D	200=C8	243=F3
29=1D	72=48	115=73	158=9E	201=C9	244=F4
30=1E	73=49	116=74	159=9F	202=CA	245=F5
31=1F	74=4A	117=75	160=A0	203=CB	246=F6
32=20	75=4B	118=76	161=A1	204=CC	247=F7
33=21	76=4C	119=77	162=A2	205=CD	248=F8
34=22	77=4D	120=78	163=A3	206=CE	249=F9
35=23	78=4E	121=79	164=A4	207=CF	250=FA
36=24	79=4F	122=7A	165=A5	208=D0	251=FB
37=25	80=50	123=7B	166=A6	209=D1	252=FC
38=26	81=51	124=7C	167=A7	210=D2	253=FD
39=27	82=52	125=7D	168=A8	211=D3	254=FE
40=28	83=53	126=7E	169=A9	212=D4	255=FF
41=29	84=54	127=7F	170=AA	213=D5	
42=2A	85=55	128=80	171=AB	214=D6	

PAR ADRESSE 0C: **TPLU** (TemPo **LU**mière Automatique).
Pratique de visualiser en chiffre Hexadécimal.
A l'adresse 0C, on programme la temporisation de la lumière automatique en secondes et en hexadécimal.

On peut programmer une valeur qui va de **1** à **255** secondes.

Voir à la **page 178** la correspondance entre les nombres décimaux et héxadécimaux de 00 à 255 . . . . . **00** à **FF**.

PAR ADRESSE 0D: **TINS** (Tempo **INS**pection).
Pratique de visualiser en chiffre Hexadécimal.
A l'adresse 0D, on programme en secondes et en hexadécimal la durée maximale pendant laquelle on peut tourner en révision sans discontinuité.

On peut programmer une valeur qui va de **10** à **255** secondes.
Si on s'arrête et qu'on repart, on dispose à nouveau de cette durée maximale.

Si la **A191** interrompt le mouvement parce qu'on a dépassé le temps programmé, il faudra alors attendre un moment équivalent à cette temporisation avant de pouvoir repartir en inspection.
Le comportement est le même en manoeuvre de rappel.

Si la temporisation de révision est programmée à **0** alors la limitation de déplacement en inspection n'existe pas.

PAR ADRESSE 0E: **TCAPGV** (Tempo **CAP**teur **G**rande **V**itesse).
Pratique de visualiser en chiffre Hexadécimal.
A l'adresse 0E, on programme la temporisation maximum pendant laquelle un faisceau du capteur peut être obturé en grande vitesse.

On peut programmer une valeur qui va de **2** à **25,5** secondes par bonds de **0,1 seconde**.

Si on programme une valeur inférieure à **2** secondes (20 dixièmes de secondes), la **A191** force la valeur de **2** secondes.

Voir à la **page 178** la correspondance entre les nombres décimaux et héxadécimaux de 00 à 255 . . . . . **00** à **FF**.

PAR ADRESSE 0F: **TCAPPV** (Tempo **CAP**teur **P**etite **V**itesse).
Pratique de visualiser en chiffre Hexadécimal.
A l'adresse 0F, on programme la temporisation maximum pendant laquelle un faisceau du capteur peut être obturé en petite vitesse.

On peut programmer une valeur qui va de **3** à **25,5** secondes par bonds de **0,1 seconde**.
Si on programme une valeur inférieure à **3** secondes (30 dixièmes de secondes), la **A191** force la valeur de **3** secondes.

Voir à la **page 178** la correspondance entre les nombres décimaux et héxadécimaux de 00 à 255 . . . . . **00** à **FF**.

PAR ADRESSE 10: pratique de visualiser en mode Bâtonnet.

LES BATONNETS 0 à 7: MASQUE des " ENVOIS CABINE " de 0 à 7.
On programme les bâtonnets correspondants à **1** lorsqu'on veut que **la A191 réponde aux envois cabines** correspondants.
On programme les bâtonnets correspondants à **0** lorsqu'on veut que **la A191 ne réponde pas aux envois cabine** correspondants.

PAR ADRESSE 11: pratique de visualiser en mode Bâtonnet.

LES BATONNETS 0 à 7: MASQUE des " ENVOIS CABINE " de 8 à 15.

PAR ADRESSE 12: pratique de visualiser en mode Bâtonnet.

LES BATONNETS 0 à 7: MASQUE des " ENVOIS CABINE " de16 à 23.

PAR ADRESSE 13: pratique de visualiser en mode Bâtonnet.

LES BATONNETS 0 à 7: MASQUE des " APPELS PALIERS " pour MONTER, des niveaux 0 à 7.
On programme les bâtonnets correspondants à **1** lorsqu'on veut que **la A191 réponde aux appels paliers pour monter** correspondants.
On programme les bâtonnets correspondants à **0** lorsqu'on veut que **la A191 ne réponde pas aux appels paliers pour monter** correspondants.

PAR ADRESSE 14: pratique de visualiser en mode Bâtonnet.

LES BATONNETS 0 à 7: MASQUE des " APPELS PALIERS " pour MONTER, des niveaux 8 à 15.

PAR ADRESSE 15: pratique de visualiser en mode Bâtonnet.

LES BATONNETS 0 à 6: MASQUE des " APPELS PALIERS " pour MONTER, des niveaux 16 à 22.

PAR ADRESSE 16: pratique de visualiser en mode Bâtonnet.

LES BATONNETS 1 à 7: MASQUE des " APPELS PALIERS " pour DESCENDRE, des niveaux 1 à 7.
On programme les bâtonnets correspondants à **1** lorsqu'on veut que **la A191 réponde aux appels paliers pour descendre** correspondants.
On programme les bâtonnets correspondants à **0** lorsqu'on veut que **la A191 ne réponde pas aux appels paliers pour descendre** correspondants.

PAR ADRESSE 17: pratique de visualiser en mode Bâtonnet.

LES BATONNETS 0 à 7: MASQUE des " APPELS PALIERS " pour DESCENDRE, des niveaux 8 à 15.

PAR ADRESSE 18: pratique de visualiser en mode Bâtonnet.

LES BATONNETS 0 à 7: MASQUE des " APPELS PALIERS " pour DESCENDRE, des niveaux 16 à 23.

PAR ADRESSE 19: pratique de visualiser en mode Bâtonnet.

LE BATONNET 7: NON UTILISE.

LE BATONNET 6: NON UTILISE.

LE BATONNET 5: NON UTILISE.

LE BATONNET 4: NON UTILISE.

LE BATONNET 3: NON UTILISE.

LE BATONNET 2: NON UTILISE.

LE BATONNET 1: PVCRH (**PV CR**oisées **H**aut ?).
On programme à **1** le bâtonnet **1** lorsque la configuration du site est telle qu'il faut **croiser les zones de Petite Vitesse au dernier entre-niveau du HAUT**.
On programme à **0** le bâtonnet **1** lorsque la configuration du site n'impose **pas de " PV croisée " au dernier entre-niveau du HAUT.**

LE BATONNET 0: PVCRB (**PV CR**oisées **B**as ?).
On programme à **1** le bâtonnet **0** lorsque la configuration du site est telle qu'il faut **croiser les zones de Petite Vitesse au dernier entre-niveau du BAS**.
On programme à **0** le bâtonnet **0** lorsque la configuration du site n'impose **pas de " PV croisée " au dernier entre-niveau du BAS**.

PAR ADRESSE 1A: pratique de visualiser en mode Bâtonnet.

LE BATONNET 0: Programmation de PV croisées pour L'ENTRE-NIVEAU 0-1.
On programme à **1** le bâtonnet **0** lorsque la configuration du site est telle qu'**il faut croiser les zones de Petite Vitesse entre le niveau 0 et le niveau 1**.
On programme à **0** le bâtonnet **0** lorsque la configuration du site n'impose **pas de " PV croisées " entre les niveaux 0 et 1**.

LE BATONNET 1: Programmation de PV croisées pour L'ENTRE-NIVEAU 1-2.

LE BATONNET 2: Programmation de PV croisées pour L'ENTRE-NIVEAU 2-3.

LE BATONNET 3: Programmation de PV croisées pour L'ENTRE-NIVEAU 3-4.

LE BATONNET 4: Programmation de PV croisées pour L'ENTRE-NIVEAU 4-5.

LE BATONNET 5: Programmation de PV croisées pour L'ENTRE-NIVEAU 5-6.

LE BATONNET 6: Programmation de PV croisées pour L'ENTRE-NIVEAU 6-7.

LE BATONNET 7: Programmation de PV croisées pour L'ENTRE-NIVEAU 7-8.

PAR ADRESSE 1B: pratique de visualiser en mode Bâtonnet.

LE BATONNET 0: Programmation de PV croisées pour L'ENTRE-NIVEAU 8-9.

LE BATONNET 1: Programmation de PV croisées pour L'ENTRE-NIVEAU 9-10.

LE BATONNET 2: Programmation de PV croisées pour L'ENTRE-NIVEAU 10-11.

LE BATONNET 3: Programmation de PV croisées pour L'ENTRE-NIVEAU 11-12.

LE BATONNET 4: Programmation de PV croisées pour L'ENTRE-NIVEAU 12-13.

LE BATONNET 5: Programmation de PV croisées pour L'ENTRE-NIVEAU 13-14.

LE BATONNET 6: Programmation de PV croisées pour L'ENTRE-NIVEAU 14-15.

LE BATONNET 7: Programmation de PV croisées pour L'ENTRE-NIVEAU 15-16.

PAR ADRESSE 1C: pratique de visualiser en mode Bâtonnet.

LE BATONNET 0: Programmation de PV croisées pour L'ENTRE-NIVEAU 16-17.

LE BATONNET 1: Programmation de PV croisées pour L'ENTRE-NIVEAU 17-18.

LE BATONNET 2: Programmation de PV croisées pour L'ENTRE-NIVEAU 18-19.

LE BATONNET 3: Programmation de PV croisées pour L'ENTRE-NIVEAU 19-20.

LE BATONNET 4: Programmation de PV croisées pour L'ENTRE-NIVEAU 20-21.

LE BATONNET 5: Programmation de PV croisées pour L'ENTRE-NIVEAU 21-22.

LE BATONNET 6: Programmation de PV croisées pour L'ENTRE-NIVEAU 22-23.

LE BATONNET 7: NON UTILISE.

PAR ADRESSE 1D: **NUSPLX** (**NU** de SimPLeX).
Pratique de visualiser en chiffre hexadécimal.
A cette adresse, on programme le numéro du simplex en cas de MULTIPLEX.

Le nombre maximum d'**A191** que l'on peut mettre en batterie étant de quatre, **le numéro de simplex ira de 00 à 03.**

PAR ADRESSE 1E: **TFR10** (Tempo Filtrage des Rebonds sur le "**10**").
Pratique de visualiser en chiffre hexadécimal.
A cette adresse, on programme la temporisation qui s'écoule entre l'instant où le " 10 " de la chaîne de sécurité est bon et l'instant où on donne le mouvement.

Cette temporisation est destinée à filtrer les rebonds mécaniques sur le "**10**" et peut durer jusqu'à **500** Millisecondes.

Cette temporisation est programmable par bonds de **10** millisecondes et en hexadécimal.

Voir **page 178** la correspondance entre les nombres décimaux et hexadécimaux de 00 à 255 . . . . . .**00** à **FF**.

PAR ADRESSE 1F: **TPRAU** (TemPo de Rappel **AU**tomatique).
Pratique de visualiser en chiffre hexadécimal.
A cette adresse, on programme le temps qui s'écoule entre le moment ou l'appareil n'est plus sollicité et son retour automatique à un certain niveau.
Cette temporisation se programme en secondes et en hexadécimal.
On peut programmer une valeur qui va de 1 à 255 secondes.

Si on programme 00, il n'y a pas de retour automatique.

Voir **page 178** la correspondance entre les nombres décimaux et hexadécimaux de 00 à 255 . . . . . .**00** à **FF**.

En relation avec cette temporisation, il faut programmer le niveau auquel l'appareil doit retourner à l'adresse **20**.

PAR ADRESSE 20: **NIVRAU** (**NIV**eau de Rappel **AU**tomatique).
Pratique de visualiser en chiffre hexadécimal.
A cette adresse, on programme en hexadécimal le niveau auquel on souhaite que la cabine retourne si elle n'est plus sollicitée aprés le délai programmé à l'adresse 1F.

Voir **page 178** la correspondance entre les nombres décimaux et hexadécimaux de 00 à 255 . . . . . .**00** à **FF**.

Il est de plus possible, en cas de double service, de préciser la porte qui restera ouverte à la suite du rappel automatique.
Pour ce faire, il suffit de mettre le bâtonnet **7** pour la porte **1** ou le bâtonnet **6** pour la porte **2** à **1**.

PAR ADRESSE 21: **TGONG** (Tempo **GONG**).
Pratique de visualiser en chiffre hexadécimal.
A cette adresse, on programme la durée pendant laquelle la sortie " GONG " est activée et sort du 24 volts.
Cette temporisation se programme par bonds de 0,1 secondes et en hexadécimal.

On peut programmer une valeur qui va de 0,1 à 10 secondes.

Voir **page 178** la correspondance entre les nombres décimaux et hexadécimaux de 00 à 255 . . . . . **00** à **FF**.

PAR ADRESSE 22: **COMDEM** (**COM**pteur de **DEM**arrages).
Pratique de visualiser en chiffre.
La A191 dispose d'un compteur de démarrage à 6 chiffres qui mémorise donc 999999 mouvements.
A l'adresse 22, la A191 incrémente les deux chiffres de droite.

PAR ADRESSE 23: **COMDEM** (**COM**pteur de **DEM**arrages). Pratique de visualiser en chiffre.
A l'adresse 23, la A191 incrémente les deux chiffres du milieu.

PAR ADRESSE 24: **COMDEM** (**COM**pteur de **DEM**arrages).
Pratique de visualiser en chiffre.
A l'adresse 24, la A191 incrémente les deux chiffres de gauche.

PAR ADRESSE 25: **NUMARO** (**NUM**éro d'**AR**moire).
Pratique de visualiser en chiffre.
La **A191** dispose de sa " **carte d'identité** " formatée de la façon suivante: **ANNEE / MOIS / NUMERO DE POSITION.**
EXEMPLE: une armoire comportant le numéro 89/01/ 57 est une armoire qui a été fabriquée en 1989, au mois de JANVIER en 57 ième position.
A l'adresse 25, on programme le numéro de position.

PAR ADRESSE 26: **NUMAR1** (**NUM**éro d'**AR**moire).
Pratique de visualiser en chiffre.
A l'adresse 26, on programme le mois de production.

PAR ADRESSE 27: **NUMAR2** (**NUM**éro d'**AR**moire).
Pratique de visualiser en chiffre.
A l'adresse 27, on programme l'année de production.

PAR ADRESSE 28: **REPTOO** (**REP**étiteur au niveau **00**).
Pratique de visualiser en chiffre hexadécimal.

A cette adresse on programme en hexadecimal le nombre que doivent indiquer les afficheurs 7 segments ou la matrice à points AUTINOR quand la cabine est au niveau 0.
On peut afficher les nombres allant de – **19** à **+ 19**.

Voici la correspondance entre les nombres décimaux signés et les nombres hexadécimaux qu'il faut programmer.
Quand on veut, pour le niveau **0**, voir s'afficher le nombre situé à gauche, il faut programmer ce qu'il y a à droite.

-19 = ED	-9 = F7	0 = 00	10 = 0A
-18 = EE	-8 = F8	1 = 01	11 = 0B
-17 = EF	-7 = F9	2 = 02	12 = 0C
-16 = F0	-6 = FA	3 = 03	13 = 0D
-15 = F1	-5 = FB	4 = 04	14 = 0E
-14 = F2	-4 = FC	5 = 05	15 = 0F
-13 = F3	-3 = FD	6 = 06	16 = 10
-12 = F4	-2 = FE	7 = 07	17 = 11
-11 = F5	-1 = FF	8 = 08	18 = 12
-10 = F6	-0 =14	9 = 09	19 = 13

PAR ADRESSE 29: . . . . . **IDEM POUR LE NIVEAU 01.**
PAR ADRESSE 2A: . . . . . **IDEM POUR LE NIVEAU 02.**
PAR ADRESSE 2B: . . . . . **IDEM POUR LE NIVEAU 03.**
PAR ADRESSE 2C: . . . . . **IDEM POUR LE NIVEAU 04.**
PAR ADRESSE 2D: . . . . . **IDEM POUR LE NIVEAU 05.**
PAR ADRESSE 2E: . . . . . **IDEM POUR LE NIVEAU 06.**
PAR ADRESSE 2F: . . . . . **IDEM POUR LE NIVEAU 07.**
PAR ADRESSE 30: . . . . . **IDEM POUR LE NIVEAU 08.**
PAR ADRESSE 31: . . . . . **IDEM POUR LE NIVEAU 09.**
PAR ADRESSE 32: . . . . . **IDEM POUR LE NIVEAU 10.**
PAR ADRESSE 33: . . . . . **IDEM POUR LE NIVEAU 11.**
PAR ADRESSE 34: . . . . . **IDEM POUR LE NIVEAU 12.**
PAR ADRESSE 35: . . . . . **IDEM POUR LE NIVEAU 13.**
PAR ADRESSE 36: . . . . . **IDEM POUR LE NIVEAU 14.**
PAR ADRESSE 37: . . . . . **IDEM POUR LE NIVEAU 15.**
PAR ADRESSE 38: . . . . . **IDEM POUR LE NIVEAU 16.**
PAR ADRESSE 39: . . . . . **IDEM POUR LE NIVEAU 17.**
PAR ADRESSE 3A: . . . . . **IDEM POUR LE NIVEAU 18.**
PAR ADRESSE 3B: . . . . . **IDEM POUR LE NIVEAU 19.**
PAR ADRESSE 3C: . . . . . **IDEM POUR LE NIVEAU 20.**
PAR ADRESSE 3D: . . . . . **IDEM POUR LE NIVEAU 21.**
PAR ADRESSE 3E: . . . . . **IDEM POUR LE NIVEAU 22.**
PAR ADRESSE 3F: . . . . . **IDEM POUR LE NIVEAU 23.**

PAR ADRESSE 40: pratique de visualiser en mode Bâtonnet.
A cette adresse, on précise les caractéristiques mécaniques de la PORTE 1 que la A191 doit gérer.
Les relais qui pilotent la porte 1 sont ceux montés sur le porteur.

LE BATONNET 7: RGPT.

LE BATONNET 6: VERSTF1 (**VER**rouillage Sur Témoin Fermeture de la porte **1**).

On programme à **1** le bâtonnet **6** lorsqu'on souhaite que la **A191** redonne un " **coup de fermeture** " dans le cas où désirant faire un mouvement, elle constate que le fin de course fermeture de la porte **1** est bien ouvert mais que le " **8** " de la chaîne de sécurité n'est pas établi.
Si un problème mécanique fait que malgré tout le " **8** " de la chaîne de sécurité ne s'établit pas, le relais fermeture tombera quand la temporisation de l'intégrateur de porte se sera écoulée.
On programme à **0** le bâtonnet **6** dans le cas contraire.

LE BATONNET 5: P1SFCOU (Porte **1** Sans Fin de Course **OU**verture).
On programme à **1** le bâtonnet **5** lorsqu'on souhaite que la **A191** gère la **porte automatique 1 sans fin de course ouverture** (**FCOU**).
On programme à **0** le bâtonnet **5** lorsque la **A191** doit gérer une porte automatique **équipée d'un fin de course ouverture** (**FCOU**).

LE BATONNET 4: P1SFCFE (Porte **1** Sans Fin de Course **FE**rmeture ?).
On programme à **1** le bâtonnet **4** lorsqu'on souhaite que la **A191** gère la **porte 1 automatique sans fin de course fermeture** (**FCFE**).
On programme à **0** le bâtonnet **4** lorsque la **A191** doit gérer une porte automatique **équipée d'un fin de course fermeture** (**FCFE**).

LE BATONNET 3: PMAFCP1 (**P**rolongation du **M**ouvement **A**prés le **F**in de **C**ourse **P**orte **1** ?).
On programme à **1** le bâtonnet **3** lorsqu'on souhaite que la **A191 maintienne pendant 300 millisecondes** encore **le mouvement après que la porte 1 ait rencontré le fin de course fermeture.**
On programme à **0** le bâtonnet **3** lorsqu'on souhaite que la **A191 arrête le mouvement dès que la porte 1 a rencontré le fin de course.**

LE BATONNET 2: MSTPMP1 (**M**aintien **S**ous **T**ension **P**endant la **M**arche de la **P**orte **1** ?).
On programme à **1** le bâtonnet **2** lorsqu'on souhaite que la **A191** **maintienne le moteur de la porte 1 sous tension pendant la marche**.
On programme à **0** le bâtonnet **2** dans le cas contraire.

LE BATONNET 1: AMPSEC1 (**A**rrêt du **M**ouvement de la **P**orte **1** sur arrivée des **SEC**urités ?).
On programme à **1** le bâtonnet **1** lorsqu'on souhaite que la **A191** gère une porte sans fin de course fermeture et qui a tendance à se ré-ouvrir lorsque le moteur n'est plus alimenté. Le " **8** " de la chaine de sécurité étant alors perdu, on redonnerait un " coup " de fermeture pour obtenir le " **8** " à nouveau et la porte batterait ainsi éternellement si cette option n'était pas programmée. En fait le moteur cesse d'être alimenté en fermeture la première fois que le " **8** " apparaît.
Avec ce type de porte, on programme toujours l'option " Maintient sous tension pendant la marche ".
On programme à **0** le bâtonnet **1** quand cette option n'est pas nécessaire.

LE BATONNET 0: MSTPRP1 (**M**aintien **S**ous **T**ension **P**e**R**manent de la **P**orte **1** ?).
On programme à **1** le bâtonnet **0** lorsqu'on souhaite **maintenir sous tension permanente le moteur** de l'opérateur de porte 1 en ouverture ou en fermeture.
On programme à **0** le bâtonnet **0** dans le cas contraire.

PAR ADRESSE 41: TPO1 (Tempo de **PO**rtes **1**).
Pratique de visualiser en chiffre hexadécimal.
A cette adresse, on programme la temporisation de porte1 en secondes et en hexadécimal.

On peut programmer une valeur qui va de **2** à **255 secondes**.
Voir **page 178** la correspondance entre les nombres décimaux et hexadécimaux de 0 à 255. . . . . **.00** à **FF**.

PAR ADRESSE 42: TREP1 (Tempo de **RE**ouverture **P**ortes **1**).
Pratique de visualiser en chiffre hexadécimal.
A cette adresse, on programme la temporisation pendant laquelle la porte 1 reste ouverte aprés qu'une REOUVERTURE sur COI ou CS ait été provoquée.
Cette temporisation se programme en secondes et en hexadécimal.
Sa valeur peut être comprise entre **1** et **255** secondes.
Voir **page 178** la correspondance entre les nombres décimaux et hexadécimaux de 0 à 255. . . . . **.00** à **FF**.

PAR ADRESSE 43: **NIVMHS** (**NIV**eau de **M**ise **H**ors **S**ervice ?)
Pratique de visualiser en chiffre hexadécimal.
A cette adresse, on programme le niveau où la cabine doit se rendre lorsqu'on utilise la fonction mise Hors Service.

Si on souhaite que la cabine reste là où elle se trouve au moment où on active la fonction, il suffit de programmer à **0** les bâtonnets **6** et **7**.

PAR ADRESSE 44: **TIRP1** (**T**empo d'**I**nversion des **R**elais de la **P**orte **1**).
Pratique de visualiser en chiffre hexadécimal.
A cette adresse, on programme la temporistion qui s'écoule entre l'instant où la A191 relâche le relais fermeture et l'instant où elle active le relais ouverture de la porte 1.
Sa valeur peut être comprise entre **10** millisecondes et **2,55** secondes.

Voir **page 178** la correspondance entre les nombres décimaux et hexadécimaux de 0 à 255. . . . . .**00** à **FF**.

PAR ADRESSE 45: **TFR8** (**T**empo **F**iltrage des **R**ebonds sur le " **8** ").
Pratique de visualiser en chiffre hexadécimal.
A cette adresse, on programme le délai qui s'écoule entre l'instant où le " 8 " de la chaine de sécurité est bon et l'instant où on commande les CAMES et la fermeture des portes 1 et 2.
Cette temporisation est destinée à filtrer les rebonds mécaniques sur le " **8** " et peut durer de **10** millisecondes à **2,55** secondes.
On programme cette temporisation par bon de **10** millisecondes et en hexadécimal.
Voir **page 178** la correspondance entre les nombres décimaux et hexadécimaux de 0 à 255. . . . . .**00** à **FF**.

PAR ADRESSE 46: **TSCMT** (**T**empo **S**écurité de **C**ame **M**obile **T**emporisée).
Pratique de visualiser en chiffre hexadécimal.
A cette adresse, on programme la temporisation de la Sécurité de Came Mobile Temporisée (SCMT) en secondes et en hexadécimal pour les portes 1 et 2.

On peut programmer une valeur qui va de **3** à **255** secondes.
Si on programme une valeur inférieure à **3** secondes, la **A191** force à la valeur de **3** secondes.
Voir **page 178** la correspondance entre les nombres décimaux et hexadécimaux de 0 à 255. . . . . .**00** à **FF**.

PAR ADRESSE 47: **TIGP01** (Tempo d'IntéGrateur POrte **1**).
Pratique de visualiser en chiffre hexadécimal.
A cette adresse, on programme la temporisation de l'intégrateur de la porte 1 en secondes et en hexadécimal.
On peut programmer une valeur qui va de **1** à **255** secondes.

Voir **page 178** la correspondance entre les nombres décimaux et hexadécimaux de 0 à 255.....**00** à **FF**.

Si on programme 00, il n'y a pas d'intégrateur de porte.

PAR ADRESSE 48: pratique de visualiser en mode Bâtonnet.
A cette adresse, on définit le fonctionnement de la porte 1 pour le niveau 0.

LE BATONNET 7: RCAME. (Retard **CAME** ?)

Si on programme le bâtonnet **7** et le bâtonnet **4** " porte cabine seul " à **1**, en arrivant à un niveau, on commence à piloter l'ouverture de la porte pendant 1,5 secondes avant de relacher la Came.
Ceci limite le risque de se coincer les doigts dans la porte cabine qui entame à peine son mouvement d'ouverture dans la mesure où on ne sait pas ouvrir la porte battante avant 1,5 seconde.

Si on programme le bâtonnet **7** à **1** dans le cas de portes automatique complètes, en arrivant à un niveau, on relache la came **1** seconde avant de piloter l'ouverture de la porte.
Ceci peut être intéressant dans le cas de porte automatiques complètes verrouillées par une came. En effet, des problémes de coincement peuvent apparaitre si on commande l'ouverture de la porte en même temps qu'on relache la came.

LE BATONNET 6: NON UTILISE.

LE BATONNET 5: NON UTILISE.

LE BATONNET 4: PORCAB1NO (**POR**te **CAB**ine **1** au **N**iveau **0** ?).
On programme à **1** le bâtonnet **4** lorsqu'on a une cabine équipée d'une **porte automatique commandée par les relais de la A191, les portes palières étant battantes.**

On programme à **0** le bâtonnet **4** lorsqu'on est **en paroi lisse** ou **en porte automatique cabine seule pilotée par une came** ou **en porte automatique cabine et palière.**

LE BATONNET 3: OUAVAP1NO (**OU**verture **AV**ant **A**rrêt de la **P**orte **1** au **N**iveau **0** ?).
On programme à **1** le bâtonnet **3** lorsqu'on souhaite que la **A191** effectue une **ouverture avant arrêt de la porte 1 au niveau 0**.
On programme à **0** le bâtonnet **3** dans le cas contraire.

LE BATONNET 2: STP1OUNO (**ST**ationnement **P**orte **1** **OU**verte au **N**iveau **0** ?).
On programme à **1** le bâtonnet **2** lorsqu'on souhaite que **la cabine stationne avec la porte 1 ouverte au niveau 0**.
On programme à **0** le bâtonnet **2** dans le cas contraire.

LE BATONNET 1: SER1INO (**SER**vice **1** **IN**terdit au niveau **0** ?).
On programme à **1** le bâtonnet **1** lorsqu'on **interdit l'ouverture de la porte 1 au niveau 0**.
On programme à **0** le bâtonnet **1** lorsqu'on **autorise l'ouverture de la porte 1 au niveau 0**.

LE BATONNET 0: OUNSIMNO (**OU**verture **N**on **SIM**ultanée au **N**iveau **0** ?).
On programme à **1** le bâtonnet **0** lorsqu'on **interdit l'ouverture simultanée des portes 1 et 2 au niveau 0** (Effet de sas).
On programme à **0** le bâtonnet **0** lorsqu'on **autorise l'ouverture simultanée des portes 1 et 2 au niveau 0**.
Cette fonction ne peut être exploitée qu'en double service sélectif.

PAR ADRESSE 49: pratique de visualiser en mode Bâtonnet.
A cette adresse, on définit le fonctionnement de la porte 1 pour le niveau 1.

PAR ADRESSE 4A: . . . . . IDEM POUR LE NIVEAU 02.
PAR ADRESSE 4B: . . . . . IDEM POUR LE NIVEAU 03.
PAR ADRESSE 4C: . . . . . IDEM POUR LE NIVEAU 04.
PAR ADRESSE 4D: . . . . . IDEM POUR LE NIVEAU 05.
PAR ADRESSE 4E: . . . . . IDEM POUR LE NIVEAU 06.
PAR ADRESSE 4F: . . . . . IDEM POUR LE NIVEAU 07.
PAR ADRESSE 50: . . . . . IDEM POUR LE NIVEAU 08.
PAR ADRESSE 51: . . . . . IDEM POUR LE NIVEAU 09.
PAR ADRESSE 52: . . . . . IDEM POUR LE NIVEAU 10.
PAR ADRESSE 53: . . . . . IDEM POUR LE NIVEAU 11.
PAR ADRESSE 54: . . . . . IDEM POUR LE NIVEAU 12.
PAR ADRESSE 55: . . . . . IDEM POUR LE NIVEAU 13.
PAR ADRESSE 56: . . . . . IDEM POUR LE NIVEAU 14.
PAR ADRESSE 57: . . . . . IDEM POUR LE NIVEAU 15.
PAR ADRESSE 58: . . . . . IDEM POUR LE NIVEAU 16.
PAR ADRESSE 59: . . . . . IDEM POUR LE NIVEAU 17.

PAR ADRESSE 5A: . . . . . IDEM POUR LE NIVEAU 18.
PAR ADRESSE 5B: . . . . . IDEM POUR LE NIVEAU 19.
PAR ADRESSE 5C: . . . . . IDEM POUR LE NIVEAU 20.
PAR ADRESSE 5D: . . . . . IDEM POUR LE NIVEAU 21.
PAR ADRESSE 5E: . . . . . IDEM POUR LE NIVEAU 22.
PAR ADRESSE 5F: . . . . . IDEM POUR LE NIVEAU 23.

PAR ADRESSE 60: pratique de visualiser en mode Bâtonnet.
A cette adresse, on précise les caractéristiques mécaniques de la PORTE 2 que la A191 doit gérer.
Les relais qui pilotent la porte 2 sont ceux montés à l'extérieur du porteur.

LE BATONNET 7: NON UTILISE.

LE BATONNET 6: VERSTF2 (**VER**rouillage Sur Témoin Fermeture de la porte **2**)
On programme à **1** le bâtonnet **6** lorsqu'on souhaite que la **A191** redonne un " **coup de fermeture** "dans le cas où désirant faire un mouvement, elle constate que le fin de course fermeture de la porte **2** est bien ouvert mais que le " **8** " de la chaîne de sécurité n'est pas établi.
Si un problème mécanique fait que malgré tout le " **8** " de la chaîne de sécurité ne s'établit pas, le relais fermeture tombera quand la temporisation de l'intégrateur de porte se sera écoulée.
On progamme à **0** le bâtonnet **6** dans le cas contraire.

LE BATONNET 5: P2SFCOU (Porte **2** Sans **F**in de **C**ourse **OU**verture ?).
On programme à **1** le bâtonnet **5** lorsqu'on souhaite que la **A191** gère la **porte automatique 2 sans fin de course ouverture** (**FCOU**).
On programme à **0** le bâtonnet **5** lorsque la **A191** doit gérer une porte automatique **équipée d'un fin de course ouverture** (**FCOU**).

LE BATONNET 4: P2SFCFE (Porte **2** Sans **F**in de **C**ourse **FE**rmeture ?).
On programme à **1** le bâtonnet **4** lorsqu'on souhaite que la **A191** gère la **porte automatique 2 sans fin de course fermeture** (**FCFE**).
On programme à **0** le bâtonnet **4** lorsque la **A191** doit gérer une porte automatique **équipée d'un fin de course fermeture** (**FCFE**).

LE BATONNET 3: PMAFCP2 (**P**rolongation de **M**ouvement **A**prés le **F**in de **C**ourse **P**orte **2** ?).
On programme à **1** le bâtonnet **3** lorsqu'on souhaite que la **A191 maintienne pendant 300 millisecondes** encore **le mouvement après que la porte 2 ait rencontré les fins de courses.**
On programme à **0** le bâtonnet **3** lorsqu'on souhaite que la **A191 arrête le mouvement dès que la porte 2 a rencontré le fin de course.**

LE BATONNET 2: MSTPMP2 (**M**aintien **S**ous **T**ension **P**endant la **M**arche de la **P**orte **2** ?).
On programme à **1** le bâtonnet **2** lorsqu'on souhaite que la **A191 maintienne le moteur de la porte 2 sous tension pendant la marche**.
On programme à **0** le bâtonnet **2** dans le cas contraire.

LE BATONNET 1: AMPSEC2 (**A**rrêt du **M**ouvement de la **P**orte **2** sur arrivée des **SEC**urités ?).
On programme à **1** le bâtonnet **1** lorsqu'on souhaite que la **A191** gère une porte sans fin de course fermeture et qui a tendance à se ré-ouvrir lorsque le moteur n'est plus alimenté. Le " **8** " de la chaine de sécurité étant alors perdu, on redonnerait un " coup " de fermeture pour obtenir le " **8** " à nouveau et la porte batterait ainsi éternellement si cette option n'était pas programmée. En fait le moteur cesse d'être alimenté en fermeture la première fois que le " **8** " apparaît.
Avec ce type de porte, on programme toujours l'option " Maintient sous tension pendant la marche ".
On programme à **0** le bâtonnet **1** quand cette option n'est pas nécessaire.

LE BATONNET 0: MSTPRP2 (**M**aintien **S**ous **T**ension **P**e**R**manent de la **P**orte **2** ?).
On programme à **1** le bâtonnet **0** lorsqu'on souhaite **maintenir sous tension permanente le moteur** de l'opérateur de porte 2 en ouverture ou en fermeture.
On programme à **0** le bâtonnet **0** dans le cas contraire.

PAR ADRESSE 61: TPO2 (Tempo de **PO**rtes **2**).
Pratique de visualiser en chiffre hexadécimal.
A cette adresse, on programme la temporisation de porte 2 en secondes et en hexadécimal.
On peut programmer une valeur qui va de **2** à **255 secondes**.
Voir **page 178** la correspondance entre les nombres décimaux et hexadécimaux de 0 à 255. . . . . **.00** à **FF**.

PAR ADRESSE 62: TREP2 (Tempo de **RE**ouverture **P**ortes **2**).
Pratique de visualiser en chiffre hexadécimal.
A cette adresse, on programme la temporisation pendant laquelle la porte 2 reste ouverte après avoir provoqué une REOUVERTURE.
Cette temporisation se programme en secondes et en hexadécimal.
Sa valeur peut être comprise entre **1** et **255** secondes.
Voir **page 178** la correspondance entre les nombres décimaux et hexadécimaux de 0 à 255. . . . . **.00** à **FF**.

PAR ADRESSE 63: pratique de visualiser en mode Bâtonnet.

LE BATONNET 7: CABVID (Option **CAB**ine **VID**e ?)
On programme à **1** le bâtonnet **7** lorsqu'on souhaite que la **A 191** gére l'option " **CABINE VIDE** ".
On rappelle que cette option consiste à effacer tous les ordres cabines si aprés 3 arrêts sur envois cabines, la cellule n'a pas été coupée.
On programme à **0** le bâtonnet **7** dans le cas contraire.

LE BATONNET 6: SHTCS (Option **SH**un**T**age de **CS** ?)
On programme à **1** le bâtonnet **6** lorsqu'on souhaite que la **A 191** shunte le " **CS** " aprés la temporisation programmée à l'adresse **62 et** si un ordre a été enregistré. De plus, on active la sortie " **INH1** "
qui peut alimenter un ronfleur pour indiquer aux passagers que la porte va se refermer.
On programme à **0** le bâtonnet **6** dans le cas contraire.

LE BATONNET 5: ISO (**ISO**nivelage ?).
On programme à **1** le bâtonnet **5** si la **A191** est destinée à gérer l'option **ISO-NIVELAGE** (portes ouvertes comme portes fermées).
On programme à **0** le bâtonnet **5** dans le cas contraire.

LE BATONNET 4: RMLIFT (**R**égulation **MLIFT** ?).
On programme à **1** le bâtonnet **4** si la **A191** est destinée à piloter une régulation de vitesse à variation de fréquence " **MLIFT** ".
On programme à **0** le bâtonnet **4** dans le cas contraire.

LE BATONNET 3: NON UTILISE.

LE BATONNET 2: REGUL (**REGUL**ation ?).
On programme à **1** le bâtonnet **2** si la **A191** est destinée à piloter une régulation de vitesse indépendante.
On programme à **0** le bâtonnet **2** dans le cas contraire.

LE BATONNET 1: OUAVAR (**OU**verture **AV**ant **AR**rêt ?).
On programme à **1** le bâtonnet **1** si la **A191** est destinée à effectuer la fonction " **OUVERTURE AVANT ARRET** " et donc à gérer le dispositif de shuntage de la chaine de sécurité N66.
On programme à **0** le bâtonnet **1** dans le cas contraire.

LE BATONNET 0: TPRAL (**T**empo de **P**orte **RAL**ongée ?).
On programme à **1** le bâtonnet **0** si on souhaite que l'unité de base des temporisations de portes passe de 1 à 2,5 secondes, permettant ainsi d'avoir des tempo allant de 5 secondes à 10 minutes.
On programme à **0** le bâtonnet **0** dans le cas contraire.

PAR ADRESSE 64: **TIRP2** (Tempo d'Inversion des Relais de la Porte 2).
Pratique de visualiser en chiffre hexadécimal.
A cette adresse, on programme la temporistion qui s'écoule entre l'instant où la A191 relâche le relais fermeture et l'instant où elle active le relais ouverture de la porte 2.

Cette temporisation se programme par bonds de **10** millisecondes et en hexadécimal.
Sa valeur peut être comprise entre **10** millisecondes et **2,55** secondes.
Voir **page 178** la correspondance entre les nombres décimaux et hexadécimaux de 0 à 255. . . . . .**00** à **FF**.

PAR ADRESSE 45: **TFR8** (Tempo Filtrage des Rebonds sur le " **8** " ?).
Pratique de visualiser en chiffre hexadécimal.
A cette adresse, on programme le délai qui s'écoule entre l'instant où le " 8 " de la chaine de sécurité est bon et l'instant où on commande les CAMES des portes 1 et 2.
Cette temporisation est destinée à filtrer les rebonds mécaniques sur le " **8** " et peut durer de **10** millisecondes à **2,55** secondes.

On programme cette temporisation par bon de **10** millisecondes et en hexadécimal.

Voir **page 178** la correspondance entre les nombres décimaux et hexadécimaux de 0 à 255. . . . . .**00** à **FF**.

PAR ADRESSE 46: **TSCMT** (Tempo de Sécurité de Came Mobile Temporisée).
Pratique de visualiser en chiffre hexadécimal.
A cette adresse, on programme la temporisation de la Sécurité de Came Mobile Temporisée (SCMT) en secondes et en hexadécimal pour les portes 1 et 2.

On peut programmer une valeur qui va de **3** à **255** secondes.

Si on programme une valeur inférieure à **3** secondes, la **A191** force à la valeur de **3** secondes.

Voir **page 178** la correspondance entre les nombres décimaux et hexadécimaux de 0 à 255. . . . . .**00** à **FF**.

PAR ADRESSE 67: **TIGPO2** (Tempo d'IntéGrateur **PO**rte **2**). Pratique de visualiser en chiffre hexadécimal.
A cette adresse, on programme la temporisation de l'intégrateur de la porte 2 en secondes et en hexadécimal.
On peut programmer une valeur qui va de **1** à **255** secondes.

Voir **page 178** la correspondance entre les nombres décimaux et hexadécimaux de 0 à 255. . . . . **.00** à **FF**.

Si on programme 00, il n'y a pas d'intégrateur de porte.

PAR ADRESSE 68: pratique de visualiser en mode Bâtonnet.
A cette adresse, on définit le fonctionnement de la porte 2 pour le niveau 0.

LE BATONNET 7: NON UTILISE.

LE BATONNET 6: NON UTILISE.

LE BATONNET 5: NON UTILISE.

LE BATONNET 4: PORCAB2NO (**POR**te **CAB**ine **2** au **N**iveau **0** ?). On programme à **1** le bâtonnet **4** lorsqu'on à une cabine équipée d'une **porte automatique commandée par les relais de la A191, les portes palières étant battantes.**

On programme à **0** le bâtonnet **4** lorsqu'on est **en paroi lisse** ou **en porte automatique cabine seule pilotée par une came** ou **en porte automatique cabine et palière.**

LE BATONNET 3: **OUAVAP2NO** (**OU**verture **AV**ant **A**rrêt de la **P**orte **2** au **N**iveau **0** ?).
On programme à **1** le bâtonnet **3** lorsqu'on souhaite que la **A191** effectue une **ouverture avant arrêt de la porte 2 au niveau 0.**
On programme à **0** le bâtonnet **3** dans le cas contraire.

LE BATONNET 2: **STP2OUO** (**ST**ationnement **P**orte **2** **OU**verte au niveau **0** ?).
On programme à **1** le bâtonnet **2** lorsqu'on souhaite que **la cabine stationne avec la porte 2 ouverte au niveau 0.**
On programme à **0** le bâtonnet **2** dans le cas contraire.

LE BATONNET 1: **SER2INO** (**SER**vice **2** **IN**terdit au **N**iveau **0** ?).
On programme à **1** le bâtonnet **1** lorsqu'on **interdit l'ouverture de la porte 2 au niveau 0**.
On programme à **0** le bâtonnet **1** lorsqu'on **autorise l'ouverture de la porte 2 au niveau 0**.

LE BATONNET 0: **OUNSIMO** (**OU**verture **N**on **SIM**ultannée au niveau **0**?).
On programme à **1** le bâtonnet **0** lorsqu'on **interdit l'ouverture simultanée des portes 1 et 2au niveau 0** (Effet de sas).
On programme à **0** le bâtonnet **0** lorsqu'on **autorise l'ouverture simultanée des portes 1 et 2 au niveau 0**.
Cette fonction ne peut être exploitée qu'en double service sélectif.

PAR ADRESSE 69: pratique de visualiser en mode Bâtonnet.
A cette adresse, on définit le fonctionnement de la porte 2 pour le niveau 1.

PAR ADRESSE 6A: . . . . . **IDEM POUR LE NIVEAU 02.**
PAR ADRESSE 6B: . . . . . **IDEM POUR LE NIVEAU 03.**
PAR ADRESSE 6C: . . . . . **IDEM POUR LE NIVEAU 04.**
PAR ADRESSE 6D: . . . . . **IDEM POUR LE NIVEAU 05.**
PAR ADRESSE 6E: . . . . . **IDEM POUR LE NIVEAU 06.**
PAR ADRESSE 6F: . . . . . **IDEM POUR LE NIVEAU 07.**
PAR ADRESSE 70: . . . . . **IDEM POUR LE NIVEAU 08.**
PAR ADRESSE 71: . . . . . **IDEM POUR LE NIVEAU 09.**
PAR ADRESSE 72: . . . . . **IDEM POUR LE NIVEAU 10.**
PAR ADRESSE 73: . . . . . **IDEM POUR LE NIVEAU 11.**
PAR ADRESSE 74: . . . . . **IDEM POUR LE NIVEAU 12.**
PAR ADRESSE 75: . . . . . **IDEM POUR LE NIVEAU 13.**
PAR ADRESSE 76: . . . . . **IDEM POUR LE NIVEAU 14.**
PAR ADRESSE 77: . . . . . **IDEM POUR LE NIVEAU 15.**
PAR ADRESSE 78: . . . . . **IDEM POUR LE NIVEAU 16.**
PAR ADRESSE 79: . . . . . **IDEM POUR LE NIVEAU 17.**
PAR ADRESSE 7A: . . . . . **IDEM POUR LE NIVEAU 18.**
PAR ADRESSE 7B: . . . . . **IDEM POUR LE NIVEAU 19.**
PAR ADRESSE 7C: . . . . . **IDEM POUR LE NIVEAU 20.**
PAR ADRESSE 7D: . . . . . **IDEM POUR LE NIVEAU 21.**
PAR ADRESSE 7E: . . . . . **IDEM POUR LE NIVEAU 22.**
PAR ADRESSE 7F: . . . . . **IDEM POUR LE NIVEAU 23.**

REMARQUE:

Dans le cas de sites inférieurs à 22 niveaux, la A191 stocke 4 codes de défauts.
A l'adresse 7F on stocke le code du défaut le plus ancien.
A l'adresse 7E on stocke le code du défaut suivant.

5.5 Définition des Entrées.

Pour visualiser les entrées et les sorties, il faut mettre le petit switch situé à gauche des afficheurs vers le **Haut** c'est-à-dire en position " **RAM** ".

LES ENTREES.

RAM ADRESSE 00: pratique de visualiser en mode Bâtonnet.

LES BATONNETS 0 à 7: C0-7 (Envois Cabines **0** à **7**).
Ils nous indiquent respectivement l'**état des contacts d'envois cabines C0 à C7 avec le commun bouton COMB.**
Les bâtonnets correspondant sont **allumés** lorsque les **contacts** sont **établis** pour **faire un envoi.**
Les bâtonnets correspondant sont **éteints** dans le cas contraire.

RAM ADRESSE 01: pratique de visualiser en mode Bâtonnet.

LES BATONNETS 0 à 7: C8-15 (Envois Cabines **8** à **15**).
Ils nous indiquent respectivement l'**état des contacts d'envois cabines C8 à C15 avec le commun bouton COMB.**

RAM ADRESSE 02: pratique de visualiser en mode Bâtonnet.

LES BATONNETS 0 à 7: C16-23 (Envois Cabines **16** à **23**).
Ils nous indiquent respectivement l'**état des contacts d'envois cabines C16 à C23 avec le commun bouton COMB.**

RAM ADRESSE 03: pratique de visualiser en mode Bâtonnet.

LE BATONNET 0: NON UTILISE.

LES BATONNETS 1 à 7: M1-7 (Appels Paliers Montées **1** à **7**).
Ils nous indiquent respectivement l'**état des contacts des appels paliers pour MONTER M1 à M7 avec le commun bouton COMB.**
Les bâtonnets correspondant sont **allumés** lorsque les **contacts** sont **établis** pour **faire un appel.**
Les bâtonnets correspondant sont **éteints** dans le cas contraire.

RAM ADRESSE 04: pratique de visualiser en mode Bâtonnet.

LES BATONNETS 0 à 7: M8-15 (Appels Paliers **M**ontées **8** à **15**).
Ils nous indiquent respectivement l'**état des contacts des appels paliers pour MONTER M8 à M15 avec le commun bouton COMB**.

RAM ADRESSE 05: pratique de visualiser en mode Bâtonnet.

LE BATONNET 7: NON UTILISE.

LES BATONNETS 0 à 6: M16-22 (Appels Paliers **M**ontées **16** à **22**).
Ils nous indiquent respectivement l'**état des contacts des appels paliers pour MONTER M16 à M22 avec le commun bouton COMB**.

RAM ADRESSE 06: pratique de visualiser en mode Bâtonnet.

LES BATONNETS 1 à 7: D1-7 (Appels Paliers **D**escentes **1** à **7**).
Ils nous indiquent respectivement l'**état des contacts des appels paliers pour DESCENDRE D1 à D7 avec le commun bouton COMB**.
Les bâtonnets correspondant sont **allumés** lorsque les **contacts** sont **établis** pour **faire un appel.**
Les bâtonnets correspondant sont **éteints** dans le cas contraire.

LE BATONNET 0: M0 (**A**ppel **P**alier **M0**ntée **0**).

RAM ADRESSE 07: pratique de visualiser en mode Bâtonnet.

LES BATONNETS 0 à 7: D8-15 (Appels Paliers **D**escentes **8** à **15**).
Ils nous indiquent respectivement l'**état des contacts des appels paliers pour DESCENDRE D8 à D15 avec le commun bouton COMB**.

RAM ADRESSE 08: pratique de visualiser en mode Bâtonnet.

LES BATONNETS 0 à 7: D16-23 (Appels Paliers **D**escentes **16** à **23**).
Ils nous indiquent respectivement l'**état des contacts des appels paliers pour DESCENDRE D16 à D23 avec le commun bouton COMB**.

RAM ADRESSE 09: pratique de visualiser en mode Bâtonnet.

LES BATONNETS 0 à 7: NF0-7 (**N**iveaux en **F**eu **0** à **7**).
Ils nous indiquent respectivement l'**état des contacts Niveaux en Feu NF7 à NF0 avec le 0V**.
Les bâtonnets correspondant sont **allumés** lorsque les **contacts** sont **établis** pour **signaler des niveaux en feu et donc ne pas les desservir**.
Les bâtonnets correspondant sont **éteints** dans le cas contraire.

RAM ADRESSE 0A: pratique de visualiser en mode Bâtonnet.

LES BATONNETS 0 à 7: NF8-15 (**N**iveaux en **F**eu **8** à **15**).
Ils nous indiquent respectivement l'**état des contacts Niveaux en Feu NF8 à NF15 avec le 0V**.

RAM ADRESSE 0B: pratique de visualiser en mode Bâtonnet.

LES BATONNETS 0 à 7: NF16-23 (**N**iveaux en **F**eu **16** à **23**).
Ils nous indiquent respectivement l'**état des contacts Niveaux en Feu NF16 à NF23 avec le 0V**.

RAM ADRESSE 0C: pratique de visualiser en mode Bâtonnet.

LE BATONNET 7: SU (**SU**rcharge).
Il nous indique l'état du contact " **SURCHARGE** ". (**SU** et **0V**).
Le bâtonnet **7** est **allumé** lorsque le contact est **établi** c'est-à-dire **en surcharge**.
Le bâtonnet **7** est **éteint** dans le cas contraire.

LE BATONNET 6: FREV (Fin de course **REV**ision).
Il nous indique l'état du contact **Fin de Course Révision** (**FREV** et **0V**).
Le bâtonnet **6** est **éteint** lorsque le contact est **établi**, c'est-à-dire lorsqu'on est en **normal**.
Le bâtonnet **6** est **allumé** lorsque le contact est **ouvert**, c'est-à-dire lorsque le **fin de course révision a été atteint**.

LE BATONNET 5: ED (contact **ED**).
Il nous indique l'état du contact **ED** (**ED** et **0V**).
Le bâtonnet **5** est **éteint** lorsque le contact est **établi**, c'est-à-dire lorsque la cabine n'est **pas sur le ED**.
Le bâtonnet **5** est **allumé** lorsque la cabine est **sur le ED**.

LE BATONNET 4: MAN (**MAN**oeuvre de rappel).
Il nous indique l'état du contact de mise en **manoeuvre de rappel** (**MAN** et **OV**).
Le bâtonnet **4** est **éteint** lorsque le contact est **établi**, c'est-à-dire lorsqu'on est en **normal**.
Le bâtonnet **4** est **allumé** lorsque le contact est **ouvert**, c'est-à-dire lorsqu'on est **en manoeuvre de rappel**.

LE BATONNET 3: INS (**INS**pection).
Il nous indique l'état du contact de mise en **inspection** (**INS** et **OV**).
Le bâtonnet **3** est **éteint** lorsque le contact est **établi**, c'est-à-dire lorsqu'on est en **normal**.
Le bâtonnet **3** est **allumé** lorsque le contact est **ouvert**, c'est-à-dire lorsqu'on est **en inspection**.

LE BATONNET 2: GM (**G**raissage **M**ontée).
Il nous indique l'état du contact de demande de mouvement en **graissage montée** (**GM** et **OV**).
Le bâtonnet **2** est **allumé** lorsque le contact est **établi** pour une **demande de déplacement en montée**.
Le bâtonnet **2** est **éteint** dans le cas contraire.

LE BATONNET 1: GD (**G**raissage **D**escente).
Il nous indique l'état du contact de demande de mouvement en **graissage descente** (**GD** et **OV**).
Le bâtonnet **1** est **allumé** lorsque le contact est **établi** pour une **demande de déplacement en descente**.
Le bâtonnet **1** est **éteint** dans le cas contraire.

LE BATONNET 0: MASS (relais de **MASS**e).
Il nous indique l'état du **relais de MASSE**.
Le bâtonnet **0** est **allumé** s'il y a un **défaut de masse**.
Le bâtonnet **0** est **éteint** dans le cas contraire.

RAM ADRESSE 0D: pratique de visualiser en mode Bâtonnet.

LE BATONNET 7: NON UTILISE.

LE BATONNET 6: NON UTILISE.

LE BATONNET 5: PH (relais de **PH**ase).
Il nous indique l'état du **relais de phase** (**PH** et **OV**).
Le bâtonnet **5** est **allumé** lorsqu'il **manque une phase**.
Le bâtonnet **5** est **éteint** dans le cas contraire.

LE BATONNET 4: THV (**TH**ermique de **V**entilation).
Il nous indique l'état du **thermique de ventilation** (**THV** et **OV**).
Le bâtonnet **4** est **allumé** lorsque le contact est fermé **en défaut**.
Le bâtonnet **4** est **éteint** dans le cas contraire.

LE BATONNET 3: RP (contrôle contacteur **P**etite vitesse).
Il nous indique l'état du **contacteur Petite Vitesse (PV).**
Le bâtonnet **3** est **allumé** lorsque le **contacteur PV est collé**.
Le bâtonnet **3** est **éteint** dans le cas contraire.

LE BATONNET 2: RG (contrôle contacteur **G**rande vitesse).
Il nous indique l'état du **contacteur Grande Vitesse (GV).**
Le bâtonnet **2** est **allumé** lorsque le **contacteur GV est collé**.
Le bâtonnet **2** est **éteint** dans le cas contraire.

LE BATONNET 1: RM (contrôle contacteur **M**ontée).
Il nous indique l'état du **contacteur MONTEE (MO).**
Le bâtonnet **1** est **allumé** lorsque le **contacteur MO est collé**.
Le bâtonnet **1** est **éteint** dans le cas contraire.

LE BATONNET 0: RD (contrôle contacteur **D**escente).
Il nous indique l'état du **contacteur DESCENTE (DE).**
Le bâtonnet **0** est **allumé** lorsque le **contacteur DE est collé**.
Le bâtonnet **0** est **éteint** dans le cas contraire.

RAM ADRESSE 0E: pratique de visualiser en mode Bâtonnet.

LE BATONNET 7: RKISO (**R**elais **ISO**nivelage).
Il nous indique l'état du contacteur du dispositif de shuntage de la chaine de sécurité au niveau des portes commandé par la carte **N66**.
Le bâtonnet **7** est **allumé** lorsque le **contacteur est collé**.
Le bâtonnet **7** est **éteint** dans le cas contraire.

LE BATONNET 6: RZONE (**R**elais de **ZONE** des portes).
Il nous indique si le capteur **P01** est dans l'**écran de Zone**.
Le bâtonnet **6** est **allumé** si le capteur **P01** voit l'**écran de Zone**.
Le bâtonnet **6** est **éteint** dans le cas contraire.

LE BATONNET 5: NON UTILISE.

LE BATONNET 4: PRIC (**PRI**orité **C**abine).
Il nous indique l'état du contact de **Priorité Cabine** (**PRIC** et **OV**).
Le bâtonnet **4** est **allumé** lorsque le contact est **établi** pour demander la fonction " **priorité cabine** ".
Le bâtonnet **4** est **éteint** dans le cas contraire.

LE BATONNET 3: NS (**N**on **S**top).
Il nous indique l'état du contact de " **NON STOP** " (**NS** et **0V**).
Le bâtonnet **3** est **allumé** lorsque le contact est **établi** pour demander la fonction " **NON STOP** ".
Le bâtonnet est **éteint** dans le cas contraire.

LE BATONNET 2: SUSD (**SUS**pension de **D**épart).
Il nous indique l'état du contact de **suspension de départ** (**SUSD** et **0V**).
Le bâtonnet **2** est **allumé** lorsque le contact est **établi** pour demander une **suspension de départ**.
Le bâtonnet **2** est **éteint** dans le cas contraire.

LE BATONNET 1: MHS (**M**ise **H**ors **S**ervice).
Il nous indique l'état du contact de " **MISE HORS SERVICE** " (**MHS** et **0V**).
Le bâtonnet **1** est **allumé** lorsque le contact est **établi** pour demander la fonction " **MISE HORS SERVICE** ".
Le bâtonnet **1** est **éteint** dans le cas contraire.

LE BATONNET 0: POM (**POM**pier).
Il nous indique l'état du contact " **POMPIER** " (**POM** et **0V**).
Le bâtonnet **0** est **allumé** lorsque le contact est **ouvert**, c'est-à-dire lorsque la fonction " **POMPIER** " est **demandée**.
Le bâtonnet **0** est **éteint** dans le cas contraire.

RAM ADRESSE 0F: pratique de visualiser en mode Bâtonnet.

LE BATONNET 7: NON UTILISE.

LE BATONNET 6: NON UTILISE.

LE BATONNET 5: NON UTILISE.

LE BATONNET 4: FF1 (Fermeture Forcée de la porte **1**).
Il nous indique l'état du contact du bouton **fermeture forcée de la Porte 1** (**FF1** et **0V**).
Le bâtonnet **4** est **allumé** lorsque le contact est **établi** pour une demande de **fermeture forcée**.
Le bâtonnet **4** est **éteint** dans le cas contraire.

LE BATONNET 3: COI1 (contact de **COI**ncement de la porte **1**).
Il nous indique l'état du contact de **coincement de la Porte 1** (**COI1** et **0V**).
Le bâtonnet **3** est **allumé** lorsque le contact est **établi**.
Le bâtonnet **3** est **éteint** dans le cas contraire.

LE BATONNET 2: CS1 (Cellule de la porte **1**).
Il nous indique l'état du contact de **cellule de la Porte 1** (**CS1** et **0V**).
Le bâtonnet **2** est **éteint** lorsque le contact est **établi**, c'est-à-dire lorsque **la cellule n'est pas coupée**.
Le bâtonnet **6** est **allumé** lorsque la cellule **détecte quelque chose**.

LE BATONNET 1: FCFE1 (Fin de Course FErmeture de la porte **1**).
Il nous indique l'état du **Fin de Course Fermeture de la Porte 1** (**FCFE1** et **0V**).
Le bâtonnet **1** est **éteint** lorsque le fin de course fermeture est **établi**, c'est-à-dire lorsque **la porte 1 n'est pas complètement fermée**.
Le bâtonnet **1** est **allumé** lorsque le fin de course fermeture est **ouvert**, c'est-à-dire lorsque **la porte 1 est complètement fermée**.

LE BATONNET 0: FCOU1 (Fin de Course **OU**verture de la porte **1**).
Il nous indique l'état du **Fin de Course Ouverture de la Porte 1** (**FCOU1** et **0V**).
Le bâtonnet **0** est **éteint** lorsque le fin de course ouverture est **établi**, c'est-à-dire lorsque **la porte 1 n'est pas complètement ouverte**.
Le bâtonnet **0** est **allumé** lorsque le fin de course ouverture est **ouvert**, lorsque **la porte 1 est complètement ouverte**.

RAM ADRESSE 10: pratique de visualiser en mode Bâtonnet.

LE BATONNET 7: NON UTILISE.

LE BATONNET 6: NON UTILISE.

LE BATONNET 5: NON UTILISE.

LE BATONNET 4: FF2 (Fermeture Forcée de la porte **2**).
Il nous indique l'état du contact du bouton **fermeture forcée de la Porte 2** (**FF2** et **0V**).
Le bâtonnet **4** est **allumé** lorsque le contact est **établi** pour une demande de **fermeture forcée**.
Le bâtonnet **4** est **éteint** dans le cas contraire.

LE BATONNET 3: COI2 (contact de **COI**ncement de la porte **2**).
Il nous indique l'état du contact de **coincement de la Porte 2** (**COI2** et **0V**).
Le bâtonnet **3** est **allumé** lorsque le contact est **établi**.
Le bâtonnet **3** est **éteint** dans le cas contraire.

LE BATONNET 2: CS2 (Cellule de la porte **2**).
Il nous indique l'état du contact de **cellule de la Porte 2** (**CS2** et **0V**).
Le bâtonnet **2** est **éteint** lorsque le contact est **établi**, c'est-à-dire lorsque **la cellule n'est pas coupée**.
Le bâtonnet **6** est **allumée** lorsque la cellule détecte quelque chose.

LE BATONNET 1: FCFE2 (Fin de Course **FE**rmeture de la porte **2**).
Il nous indique l'état du **Fin de Course Fermeture de la Porte 2** (**FCFE2** et **0V**).
Le bâtonnet **1** est **éteint** lorsque le fin de course fermeture est **établi**, c'est-à-dire lorsque **la porte 2 n'est pas complètement fermée**.
Le bâtonnet **1** est **allumé** lorsque le fin de course fermeture est **ouvert**, c'est-à-dire lorsque **la porte est complètement fermée**.

LE BATONNET 0: FCOU2 (Fin de Course **OU**verture de la porte **2**).
Il nous indique l'état du **Fin de Course Ouverture de la Porte 2** (**FCOU2** et **0V**).
Le bâtonnet **0** est **éteint** lorsque le fin de course ouverture est **établi**, c'est-à-dire lorsque **la porte 2 n'est pas complètement ouverte**.
Le bâtonnet **0** est **allumé** lorsque le fin de course ouverture est **ouvert**, lorsque **la porte 2 est complètement ouverte**.

RAM ADRESSE 11: pratique de visualiser en mode Bâtonnet.

LE BATONNET 7: NON UTILISE.

LE BATONNET 6: NON UTILISE.

LE BATONNET 5: NON UTILISE.

LE BATONNET 4: NON UTILISE.

LE BATONNET 3: EXD (**EX**trême **D**escente)
Il nous indique l'état du contact **ED**.
Le bâtonnet **3** est **allumé** lorsque le contact est **ouvert**, c'est-à-dire lorsque la cabine est en dessous de l'aimant du bas **ED**.
Le bâtonnet **3** est **éteint** lorsque le contact est **établi**, c'est-à-dire lorsque la cabine est au dessus de l'aimant du bas **ED**.

LE BATONNET 2: EXM (**EX**trême **M**ontée)
Il nous indique l'état du contact **EM**.
Le bâtonnet **2** est **allumé** lorsque le contact est **ouvert**, c'est-à-dire lorsque la cabine est au dessus de l'aimant du haut **EM**.
Le bâtonnet **2** est **éteint** lorsque le contact est **établi**, c'est-à-dire lorsque la cabine est au dessous de l'aimant du haut **EM**.

LE BATONNET 1: CAB (**CA**pteur, faisceau **B**).
Il nous indique l'état du **FAISCEAU B** .
Le bâtonnet **1** est **allumé** lorsque le **faisceau B est coupé**.
Le bâtonnet **1** est **éteint** lorsque le **faisceau B n'est pas coupé**.

LE BATONNET 0: CAA (**CA**pteur, faisceau **A**).
Il nous indique l'état du **FAISCEAU A** .
Le bâtonnet **0** est **allumé** lorsque le **faisceau A est coupé**.
Le bâtonnet **0** est **éteint** lorsque le **faisceau A n'est pas coupé**.

RAM ADRESSE 12: pratique de visualiser en mode Bâtonnet.

LE BATONNET 7: NON UTILISE.

LE BATONNET 6: NON UTILISE.

LE BATONNET 5: NON UTILISE.

LE BATONNET 4: NON UTILISE.

LE BATONNET 3: STH (Sonde **TH**ermique).
Il nous indique l'état de la **Sonde Thermique** (**STH** et **0V**).
Le bâtonnet **5** est **éteint** lorsque le **contact est établi** en **fonctionnement normal**.
Le bâtonnet **5** est **allumé** dans le cas contraire.

LE BATONNET 2: DIX (" **10** " de la chaine de sécurité).
Il nous indique l'**état des sécurités au niveau du " 10 "** de la chaine de sécurité.
Le bâtonnet **2** est **allumé** lorsque la chaine de sécurité est **établie jusqu'au " 10 "**.
Le bâtonnet **2** est **éteint** dans le cas contraire.

LE BATONNET 1: HUIT (" **8** " de la chaine de sécurité).
Il nous indique l'**état des sécurités au niveau du " 8 "** de la chaine de sécurité.
Le bâtonnet **1** est **allumé** lorsque la chaine de sécurité est **établie jusqu'au " 8 "**.
Le bâtonnet **1** est **éteint** dans le cas contraire.

LE BATONNET 0: SIX (" **6** " de la chaine de sécurité).
Il nous indique l'**état des sécurités au niveau du " 6 "** de la chaine de sécurité.
Le bâtonnet **0** est **allumé** lorsque la chaine de sécurité est **établie jusqu'au " 6 "**.
Le bâtonnet **0** est **éteint** dans le cas contraire.

5.5 Définition des Sorties.

Pour visualiser les entrées et les sorties, il faut mettre le petit switch situé à gauche des afficheurs vers le **Haut** c'est-à-dire en position " **RAM** ".

LES SORTIES.

RAM ADRESSE 13: pratique de visualiser en mode Bâtonnet.

LE BATONNET 7: CREP (Commun **RE**pétiteur de **P**osition).
Il nous donne l'état du **commun répétiteur de position** (**CREP**).
Si le bâtonnet **7 papillote**, c'est que le **CREP** est " **VIVANT** ".
Si le bâtonnet **7 est éteint ou allumé fixe**, c'est que le **CREP** est " **MORT** ".

LE BATONNET 6: LU (**LU**mière automatique).
Il nous indique l'état de la sortie **Lumière Automatique** (**LU**).
Le bâtonnet **6** est **allumé** lorsque la sortie **LU** est **activée** et **sort du 0 Volt**.
Le bâtonnet **6** est **éteint** lorsque la sortie **LU** est **désactivée** et **sort du 24 Volts**.

LE BATONNET 5: FE1 (relais **FE**rmeture de la porte **1**).
Il nous donne l'état du **Relais de Fermeture Porte 1** (**FE1**).
Le bâtonnet **5** est **allumé** si le **Relais fermeture est alimenté**.
Le bâtonnet **5** est **éteint** dans le cas contraire.

LE BATONNET 4: OU1 (relais **OU**verture de la porte **1**).
Il nous donne l'état du **Relais de Ouverture Porte 1** (**OU1**).
Le bâtonnet **4** est **allumé** si le **Relais ouverture est alimenté**.
Le bâtonnet **4** est **éteint** dans le cas contraire.

LE BATONNET 3: CAM (relais de **CAM**e).
Il nous donne l'état du **Relais de Came** (**CAM**).
Le bâtonnet **3** est **allumé** si le **Relais de came est alimenté**.
Le bâtonnet **3** est **éteint** dans le cas contraire.

LE BATONNET 2: GV/PV (relais **G**rande **V**itesse/**P**etite **V**itesse).
Il nous donne l'état du **Relais Grande Vitesse, Petite Vitesse** (**GV/PV**).
Le bâtonnet **2** est **allumé** si le **Relais GV/PV est alimenté** pour commander le **contacteur GV**.
Le bâtonnet **2** est éteint si le **Relais GV/PV** est au **repos** pour commander le **contacteur PV**.

LE BATONNET 1: DE (relais **DE**scente).
Il nous donne l'état du **Relais Descente (DE)**.
Le bâtonnet **1** est **allumé** si le **Relais DE est alimenté**.
Le bâtonnet **1** est **éteint** dans le cas contraire.

LE BATONNET 0: MO (relais **MO**ntée).
Il nous donne l'état du **Relais Montée (MO)**.
Le bâtonnet **0** est **allumé** si le **Relais MO est alimenté**.
Le bâtonnet **0** est **éteint** dans le cas contraire.

RAM ADRESSE 14: pratique de visualiser en mode Bâtonnet.

LE BATONNET 7: NON UTILISE.

LE BATONNET 6: NON UTILISE.

LE BATONNET 5: ZOMI (**ZO**ne **M**ouvement **I**sonivelage).
Il nous donne l'état de la sortie **ZOMI**.
Le bâtonnet **5** est **allumé** lorsque la sortie **ZOMI est activée** et **sort du 0V**.
Le bâtonnet **5** est **éteint** dans le cas contraire.

LE BATONNET 4: SH8 (**SH**untage du " **8** ").
Il nous donne l'état de la sortie **SH8**.
Le bâtonnet **4** est **allumé** lorsque la sortie **SH8 est activée** et **sort du 0 V**.
Le bâtonnet **4** est **éteint** dans le cas contraire.

LE BATONNET 3: INH2.
Il nous donne l'état de la sortie **INH2** qui est activée lorsque l'intégrateur d'antipatinage tombe.
Le bâtonner **3** est **allumé** lorsque la sortie **INH2 est activée** et **sort du 0 V.**
Le bâtonner **3** est **éteint** dans le cas contraire.

LE BATONNET 2: INH1.
Il nous donne l'état de la sortie **INH1** qui dépend de l'option **SHTCS** (Shuntage de CS) adresse 63 bâtonnet 6.
Le bâtonner **2** est **allumé** lorsque la sortie **INH1** est **activée** et **sort du 0V**.
Le bâtonner **2** est **éteint** dans le cas contraire.

LE BATONNET 1: FE2 (sortie **FE**rmeture de la porte **2**).
Il nous donne l'état du **Relais de Fermeture Porte 2 (FE2)**.
Le bâtonnet **1** est **allumé** si le **Relais fermeture est alimenté**.
Le bâtonnet **1** est **éteint** dans le cas contraire.

LE BATONNET 0: OU2 (sortie **OU**verture de la porte **2**).
Il nous donne l'état du **Relais de Ouverture Porte 2** (**OU2**).
Le bâtonnet **0** est **allumé** si le **Relais ouverture est alimenté**.
Le bâtonnet **0** est **éteint** dans le cas contraire.

RAM ADRESSE 15: pratique de visualiser en mode Bâtonnet.

LE BATONNET 7: DEF (voyant **DEF**aut).
Il nous donne l'état de la sortie **Défaut** (**DEF**).
Le bâtonnet **7** est **allumé** lorsque la sortie **Défaut est activée** et **sort du 0 Volt**.
Le bâtonnet **7** est **éteint** lorsque la sortie **Défaut est désactivée** et **sort du 24 Volts**.

LE BATONNET 6: GONG (**GONG**).
Il nous donne l'état de la sortie **GONG** (**GONG**).
Le bâtonnet **6** est **allumé** lorsque la sortie **Gong est activée** et **sort du 24 Volts**.
Le bâtonnet **6** est **éteint** lorsque la sortie **Gong est désactivée** et **sort du 0 Volt**.

LE BATONNET 5: FD (**F**lêche **D**escente).
Il nous donne l'état de la sortie **Flêche Descente** (**FD**).
Le bâtonnet **5** est **allumé** lorsque la sortie **FD est activée** et **sort du 24 Volts**.
Le bâtonnet **5** est **éteint** lorsque la sortie **FD est désactivée** et **sort du 0 Volt**.

LE BATONNET 4: FM (**F**lêche **M**ontée).
Il nous donne l'état de la sortie **Flêche Montée** (**FM**).
Le bâtonnet **4** est **allumé** lorsque la sortie **FM est activée** et **sort du 24 Volts**.
Le bâtonnet **4** est **éteint** lorsque la sortie **FM est désactivée** et **sort du 0 Volt**.

LE BATONNET 3: VSU (Voyant **SU**rcharge).
Il nous donne l'état de la sortie du **Voyant Surcharge** (**VSU**).
Le bâtonnet **3** est **allumé** lorsque la sortie **VSU est activée** et **sort du 0 Volt**.
Le bâtonnet **3** est **éteint** lorsque la sortie **VSU est désactivée** et **sort du 24 Volts**.

LE BATONNET 2: RF (**R**on**F**leur).
Il nous donne l'état de la sortie du **Ronfleur de Surcharge** (**RF**).
Le bâtonnet **2** est **allumé** lorsque la sortie **RF est activée** et **sort du 0 Volt**. Le bâtonnet **2** est **éteint** lorsque la sortie **RF est désactivée** et **sort du 24 Volts**.

LE BATONNET 1: VHS (**V**oyant **H**ors **S**ervice).
Il nous donne l'état de la sortie du **Voyant Hors Service** (**VHS**).
Le bâtonnet **1** est **allumé** lorsque la sortie **VHS est activée** et **sort du 0 Volt**.
Le bâtonnet **1** est **éteint** lorsque la sortie **VHS est désactivée** et **sort du 24 Volts**.

LE BATONNET 0: VPMP (**V**oyant **P**o**MP**ier).
Il nous donne l'état de la sortie du **Voyant Pompier** (**VPMP**).
Le bâtonnet **0** est **allumé** lorsque la sortie **VPMP est activée** et **sort du 0 Volt**.
Le bâtonnet **0** est **éteint** lorsque la sortie **VPMP est désactivée** et **sort du 24 Volts**.

RAM ADRESSE 16: pratique de visualiser en mode Bâtonnet.

LES BATONNETS 0 à 7: QC0-7 (**Q**uittances **C**abines **0** à **7**).
Ils nous indiquent respectivement **l'état des quittances Cabines QC0 à QC7**.
On rappelle que les sortie **QC0** à **QC7** sont les bornes **C0** à **C7**.
Les bâtonnets correspondant sont **allumés** lorsque les sorties sont **activées** et **sortent du 0 Volt**.
Les bâtonnets correspondant sont **éteints** lorsque les sorties sont **désactivée** et **sortent du 24 Volts**.

RAM ADRESSE 17: pratique de visualiser en mode Bâtonnet.

LES BATONNETS 0 à 7: GC8-15 (**Q**uittances **C**abines **8** à **15**).
Ils nous indiquent respectivement **l'état des quittances Cabine QC8 à QC15**.
On rappelle que les sortie **QC8** à **QC15** sont les bornes **C8** à **C15**.

RAM ADRESSE 18: pratique de visualiser en mode Bâtonnet.

LES BATONNETS 0 à 7: GC16-23 (**Q**uittances **C**abines **16** à **23**).
Ils nous indiquent respectivement **l'état des quittances Cabines QC16 à QC23**.
On rappelle que les sortie **QC16** à **QC23** sont les bornes **C16** à **C23**.

RAM ADRESSE 19: pratique de visualiser en mode Bâtonnet.

LES BATONNETS 0 à 7: QPM0-7 (**Q**uittances **P**alières **M**ontées **0** à **7**).
Ils nous indiquent respectivement **l'état des quittances Palières pour Monter QM0 à QM7**.
On rappelle que les sortie **QM0** à **QM7** sont les bornes **MX** à **M7**.
Les bâtonnets correspondant sont **allumés** lorsque les sorties sont **activées** et **sortent du 0 Volt**.
Les bâtonnets correspondant sont **éteints** lorsque les sorties sont **désactivée** et **sortent du 24 Volts**.

RAM ADRESSE 1A: pratique de visualiser en mode Bâtonnet.

LES BATONNETS 0 à 7: QPM8-15 (**Q**uittances **P**alières **M**ontées **8** à **15**).
Ils nous indiquent respectivement **l'état des quittances Palières pour Monter QM8 à QM15**.
On rappelle que les sortie **QM8** à **QM15** sont les bornes **M8** à **M15**.

RAM ADRESSE 1B: pratique de visualiser en mode Bâtonnet.

LE BATONNET 7: NON UTILISE.

LES BATONNETS 0 à 6: QPM16-23 (**Q**uittances **P**alières **M**ontées **16** à **22**).
Ils nous indiquent respectivement **l'état des quittances Palières pour Monter QM16 à QM22**.
On rappelle que les sortie **QM16** à **QM22** sont les bornes **M16** à **M22**.

RAM ADRESSE 1C: pratique de visualiser en mode Bâtonnet.

LES BATONNETS 1 à 7: QPD1-7 (**Q**uittance **P**alières **D**escente **1** à **7**).
Ils nous indiquent respectivement **l'état des quittances Palières pour Descendre QD1 à QD7**.
On rappelle que les sortie **QD1** à **QD7** sont les bornes **D1** à **D7**.
Les bâtonnets correspondant sont **allumés** lorsque les sorties sont **activées** et **sortent du 0 Volt**.
Les bâtonnets correspondant sont **éteints** lorsque les sorties sont **désactivée** et **sortent du 24 Volts**.

LE BATONNET 0: NON UTILISE.

RAM ADRESSE 1D: pratique de visualiser en mode Bâtonnet.

LES BATONNETS 0 à 7: QPD8-15 (**Q**uittance **P**alières **D**escente **8** à **15**).
Ils nous indiquent respectivement **l'état des quittances Palières pour Descendre QD8 à QD15**.
On rappelle que les sortie **QD8** à **QD15** sont les bornes **D8** à **D15**.

RAM ADRESSE 1E: pratique de visualiser en mode Bâtonnet.

LES BATONNETS 0 à 7: QPD16-23 (**Q**uittance **P**alières **D**escente **16** à **23**).
Ils nous indiquent respectivement **l'état des quittances Palières pour Descendre QD16 à QD23**.
On rappelle que les sortie **QD16** à **QD23** sont les bornes **D16** à **D23**.

RAM ADRESSE 1F: pratique de visualiser en mode Bâtonnet.

LES BATONNETS 0 à 7: POS0-7 (**POS**itionnement **0** à **7**).
Ils nous indiquent respectivement l'état des **sorties Positionnement POS0 à POS7**.
Les bâtonnets correspondant sont **allumés** lorsque les sorties sont **activées** et **sortent du 0 Volt**.
Les bâtonnets correspondant sont **éteints** lorsque les sorties sont **désactivées** et **sortent du 24 Volts**.

RAM ADRESSE 20: pratique de visualiser en mode Bâtonnet.

LES BATONNETS 0 à 7: POS8-15 (**POS**itionnement **8** à **15**).
Ils nous indiquent respectivement l'état des **sorties Positionnement POS8 à POS15**.

RAM ADRESSE 21: pratique de visualiser en mode Bâtonnet.

LES BATONNETS 0 à 7: POS16-23 (**POS**itionnement **16** à **23**).
Ils nous indiquent respectivement l'état des **sorties Positionnement POS16 à POS23**.

LISTE DES CODES DE DEFAUTS.

La lettre située entre parenthèses précise **le type de Défaut**.

(**A**) signifie que **le défaut est définitif** et qu'il faut couper puis remettre l'alimentation pour faire une réinitialisation (**RESET**).
(**B**) signifie que **le défaut est provisoire** et donc que si la cause disparaît, la **A191** retravaille normalement.
(**C**) signifie que **le défaut est provisoire** si le technicien l'a demandé en programmant l'option " défaut provisoire".
(**D**) signifie que **le défaut peut être ignoré** si le technicien l'a demandé.

Le signe ***** (étoile) signifie que le code du défaut n'est pas enregistré dans la pile de défauts.

-01-	DEFAUT DE MASSE.	(**B**)	Page ?
-02-	TEMPO DE PETITE VITESSE.	(**A**)	Page 79
-03-	TEMPO DE REVISION.	(**D**)	Page 83
-04-	COUPURE DES SECURITES AVANT LE " 6 ".	(**B**)	Page 23
-05-	THERMIQUE DE VENTILATION (THV).	(**B**)	Page 33
-06-	ABSENCE REPETITIVE DU " 10 " AU RECALAGE.	(**A**)	Page 99
-08-	SUSPENSION DEPART (SUSD).	(**B**,*)	Page 43
-09-	SONDE THERMIQUE OU THERMOCONTACT DE SECURITE (STH).	(**B**)	Page 30
-10-	INVERSION DE PHASE (DETECTION PAR CAPTEUR).	(**A**)	Page 76
-11-	INTERPRETATION IMPOSSIBLE DU CAPTEUR OU FUSION DU/DES FUSIBLES FU3, FU4.	(**A**)	Page 78
-12-	UN DES CONTACTEURS NON DECOLLE A L'ARRIVEE.	(**C**)	Page 28
-13-	CONTACTEUR " GV " NON DECOLLE AU PASSAGE " PV ".	(**C**)	Page 28
-14-	CONTACTEUR " PV " NON COLLE LORS DE SA COMMANDE.	(**C**)	Page 28
-15-	CONTACTEUR " MO " OU " DE " NON COLLE LORS DE LEUR COMMANDE.	(**C**)	Page 28
-16-	FIN DE COURSE HAUT POUR LA REVISION (FREV).	(**B**,*)	Page 48
-17-	MANQUE OU INVERSION DE PHASE (PH).	(**B**)	Page127
-18-	RECALAGE IMPOSSIBLE PAR SUITE D'INFORMATIONS ERRONEES DU CAPTEUR.	(**A**)	Page 78
-19-	COUPURE DU " 8 " EN MARCHE.	(**B**)	Page 23
-21-	ABSENCE DU " 10 ".	(**B**)	Page 99
-22-	INTEGRATEUR DE GLISSEMENT.	(**A**)	Page 27
-23-	COUPURE DU " 6 " EN MARCHE.	(**B**)	Page 23
-26-	COUPURE ANORMALEMENT LONGUE DU FAISCEAU A.	(**A**)	Page 77
-27-	COUPURE ANORMALEMENT LONGUE DU FAISCEAU B.	(**A**)	Page 77
-28-	UN DES CONTACTEURS N'EST PAS DECOLLE AU DEMARRAGE.	(**C**)	Page 28
-29-	CONTACTEUR " GV " NON COLLE LORS DE SA COMMANDE.	(**C**)	Page 28
-30-	CONTACTEUR " PV " COLLE LORS DE LA COMMANDE " GV ".	(**C**)	Page 28
-31-	DEFAUT DE SURCHARGE (SU).	(**B**,*)	Page111
-36-	LE NIVEAU DE PRINCIPAL EST SUPERIEUR AU NIVEAU LE PLUS HAUT.	(**A**)	Page172
-37-	LA PROGRAMMATION DU NIVEAU SUPERIEUR EST PLUS GRANDE QUE 24 OU QUE 12 EN NIVEAUX SELECTIFS.	(**A**)	Page171
-38-	NIVEAU DE RECALAGE, DE RAPPEL AUTOMATIQUE OU DE " MISE HORS SERVICE " PLUS ELEVE QUE LE NIVEAU SUPERIEUR.	(**A**)	Page172
-39-	LA TENSION SECTEUR EST TROP FAIBLE.	(**B**)	Page 25
-40-	LA TENSION SECTEUR EST TROP IMPORTANTE.	(**B**)	Page 25

-41-	" 8 " COUPE, PORTE AUTO FERMEE SOUS ORIENTATION.	(**B**)	Page 99
-42-	PROGRAMMATION ERRONEE DU NOMBRE D'OPERATEURS DE PORTES (SUPERIEUR A 2).	(**A**)	Page171
-43-	FIN DE COURSE NECESSAIRE SUR OPERATEUR CABINE	(**A**)	Page 84
-44-	ABSENCE DU10 (OPERATEUR NUMERO 1 OU 2).	(**B**)	Page 19
-46-	BLOCAGE PORTE EN OUVERTURE OPERATEUR NUMERO 1.	(**A**)	Page 85
-47-	BLOCAGE PORTE EN OUVERTURE OPERATEUR NUMERO 2.	(**A**)	Page 85
-48-	BLOCAGE PORTE EN FERMETURE OPERATEUR NUMERO 1.	(**A**)	Page 85
-49-	BLOCAGE PORTE EN FERMETURE OPERATEUR NUMERO 2.	(**A**)	Page 85
-50-	FONCTION " MISE HORS SERVICE " ENCLENCHEE (MHS).	(**B**,*)	Page 37
-51-	FONCTION " PRIORITE CABINE " EN COURS (PRIC).	(**B**,*)	Page114
-52-	COUPURE DU " 10 " EN MARCHE.	(**B**)	Page 23
-53-	FONCTION " POMPIER " EN COURS (POM).	(**B**,*)	Page 69
-54-	FONCTION " NON STOP " OU " COMPLET " EN COURS (NS).	(**B**,*)	Page109
-55-	NON DECOLLAGE DU CONTACTEUR " ISO ".	(**A**)	Page152
-56-	NON COLLAGE DU CONTACTEUR " ISO "LORS DE SA COMMANDE.	(**B**)	Page152
-57-	DEPASSEMENT DE LA " ZONE ISO " EN MOUVEMENT " ISO ".	(**A**)	Page256
-58-	" POMPAGE ISO " SUPERIEURE A 6.	(**B**)	Page254
-59-	MOUVEMENT D'ISO SUPERIEUR A LA TEMPO ISO.	(**A**)	Page254
-60-	ALTITUDE MAXIMUM PROGRAMMEE TROP ELEVEE.	(**A**)	Page136
-61-	ERREUR DE PROGRAMMATION DES NIVEAUX.	(**A**)	Page136
-62-	DEFAUT CAPTEUR 003.	(**A**)	Page136
-63-	CABINE SIMULTANEMENT PRESENTE EN HAUT ET EN BAS OU CAPTEUR 003 NON ALIMENTE.	(**A**)	Page146
-64-	MANOEUVRE DE RAPPEL ET D'INSPECTION ENCLENCHEES SIMULTANEMENT.	(**B**)	Page 36

LISTE DES PARAMETRES DE LA A191

par ordre alphabétique, avec la signification des abréviations.

A l'extrêmité de l'explication sommaire, on donne l'adresse à laquelle se trouve le paramètre. On indique également la page où trouver des informations complémentaires.

AMPSEC1:	**A**rrêt du **M**ouvement de **P**orte **1** sur arrivée des **SEC**urités ?	Ad **40** bât **1** Page **189**
AMPSEC2:	**A**rrêt du **M**ouvement de **P**orte **2** sur arrivée des **SEC**urités ?	Ad **60** bât **1** Page **194**
APCL:	**A**ppels **P**aliers **CL**ignotant ?	Ad **08** bât **6** Page **175**
BLOCAG:	Manoeuvre **BLOCAG**e ?	Ad **07** bât **7** Page **173**
CAADDEF:	**C**ode de l'**A**vant **A**vant **D**ernier **DEF**aut. **ATTENTION: uniquement pour des sites de 22 niveaux ou moins !**	Ad **7E** Page **198**
CABVID:	Option **CAB**ine **VID**e ?	Ad **63** bât **7** Page **195**
CADDEF:	**C**ode de l'**A**vant **D**ernier **DEF**aut.	Ad **01** Page **170**
CDDEF:	**C**ode du **D**ernier **DEF**aut.	Ad **00** Page **170**
CDEFPA:	**C**ode du **DEF**aut le **P**lus **A**ncien. **ATTENTION: uniquement pour des sites de 22 niveaux ou moins !**	Ad **7F** Page **198**
COMDEM:	**COM**pteur de **DEM**arrages. (2 chiffres de droite).	Ad **22** Page **186**
COMDEM:	**COM**pteur de **DEM**arrages. (2 chiffres du milieu).	Ad **23** Page **186**
COMDEM:	**COM**pteur de **DEM**arrages. (2 chiffres de gauche).	Ad **24** Page **186**
DCOPRO:	**D**éfauts **CO**ntacteurs **PRO**visoir ?	Ad **07** bât **6** Page **173**
DEUV (2V):	**DEU**x **V**itesses ?	Ad **08** bât **7** Page **174**
DSERVS:	**D**ouble **SERV**ice **S**électifs ?	Ad **02** bât **2** Page **171**
EFFNSEL:	**EFF**acement **N**on **SEL**ectif ?	Ad **08** bât **3** Page **175**
FLPDP:	**FL**èches **P**rochain **DéP**art ?	Ad **08** bât **4** Page **175**
FLCLIG:	**FL**èches **CLIG**notantes ?	Ad **08** bât **5** Page **175**
GONGAR:	**GONG** à l'**AR**rêt ?	Ad **09** bât **7** Page **176**
IGPPRO:	**I**nté**G**rateur **P**ortes **PRO**visoir ?	Ad **09** bât **6** Page **176**
IGV:	**I**nspection en **G**rande **V**itesse ?	Ad **09** bât **5** Page **176**
IPF:	**I**sonivelage **P**orte **F**ermée ?	Ad **08** bât **1** Page **175**

IPO:	Isonivelage Porte Ouverte ?	Ad **08** bât**0** Page**176**
ISO:	**ISO**nivelage ?	Ad **02** bât**5** Page**170**
	ou depuis la Version V08:	Ad **63** bât**5** Page**195**
MASMPX:	**MAS**se en **M**ulti**P**lex ?	Ad **08** bât**2** Page**175**
Masques des **A**ppels **P**aliers "**D**escente" **1** à **7**.		Ad **16** bât**1** à **7** Page**181**
Masques des **A**ppels **P**aliers "**D**escente" **8** à **15**.		Ad **17** bât **0** à **7** Page**181**
Masques des **A**ppels **P**aliers "**D**escente" **16** à **23**.		Ad **18** bât **0** à **7** Page**181**
Masques des **A**ppels **P**aliers "**M**ontée" **0** à **7**.		Ad **13** bât **0** à **7** Page**180**
Masques des **A**ppels **P**aliers "**M**ontée" **8** à **15**.		Ad **14** bât **0** à **7** Page**181**
Masques des **A**ppels **P**aliers "**M**ontée" **16** à **22**.		Ad **15** bât **0** à **6** Page**181**
Masques des **E**nvois **C**abines **0** à **7**.		Ad **10** bât **0** à **7** Page**180**
Masques des **E**nvois **C**abines **8** à **15**.		Ad **11** bât **0** à **7** Page**180**
Masques des **E**nvois **C**abines **16** à **23**.		Ad **12** bât **0** à **7** Page**180**
MHSPF:	**M**ise **H**ors **S**ervice **P**orte **F**ermée ?	Ad **09** bât**2** Page**176**
MPLX:	**M**ulti**PLeX** ?	Ad **02** bât**6** Page**170**
MPVHZ:	**M**ouvement " **PV** " **H**ors **Z**one de déverrouillage ?	Ad **07** bât**2** Page**174**
MSTPMP1:	**M**aintient **S**ous **T**ension **P**endant la **M**arche **P**orte **1** ?	Ad **40** bât**2** Page**189**
MSTPMP2:	**M**aintient **S**ous **T**ension **P**endant la **M**arche **P**orte **2** ?	Ad **60** bât**2** Page**194**
MSTPRP1:	**M**aintient **S**ous **T**ension **P**ermanent de la **P**orte **1** ?	Ad **40** bât**0** Page**189**
MSTPRP2:	**M**aintient **S**ous **T**ension **P**ermanent de la **P**orte **2** ?	Ad **60** bât**0** Page**194**
NBOPER:	**N**om**B**re d'**OPER**ateurs ?	Ad **03** Page**171**
NIVFEU:	Option **NIV**eaux En **FEU** ?	Ad **02** bât**3** Page**171**
NIVINF:	**NIV**eau **INF**érieur ?	Ad **05** Page**172**
NIVMHS:	**NIV**eau de **M**ise **H**ors **S**ervice	Ad **43** Page**190**
NIVRAU:	**NIV**eau de **R**appel **AU**tomatique ?	Ad **20** Page**185**
NIVSUP:	**NIV**eau **SUP**érieur ?	Ad **04** Page**171**
NUMAR0:	**NUM**éro de l'**ARM**oire. Numéro de position.	Ad **25** Page**186**
NUMAR1:	**NUM**éro de l'**ARM**oire. Mois de production.	Ad **26** Page**186**

NUMAR2: **NUM**éro de l'**ARM**oire. Ad **27** Page **186**
Année de production.
NUSPLX: **NU**méro de Sim**PLeX** en multiplex ? Ad **1D** Page **184**
NVPRIN: **NiV**eau **PRIN**cipal ? Ad **06** Page **172**

OPED: **OP**tion contact " **ED** " ? Ad **07** bât **1** Page **174**
OPFREV: **OP**tion **F**in de course **REV**ision ? Ad **07** bât **3** Page **174**
OPTMAN: **OPT**ion **MAN**oeuvre de rappel ? Ad **07** bât **4** Page **173**
OPTPOM: **OPT**ion **POM**pier ? Ad **09** bât **3** Page **176**
OPTSP: **OPT**ion Suspension **P**alière ? Ad **07** bât **5** Page **173**
OUAVAR: Option **OU**verture **AV**ant **AR**rêt ? Ad **02** bât **1** Page **171**
ou depuis la Version V08: Ad **63** bât **1** Page **195**
OUVPRE: Option Ré**OUV**erture sur **PRE**sence ? Ad **07** bât **0** Page **174**
OUAVAP1N0: **OU**verture **AV**ant **A**rrêt Ad **48** bât **3** Page **192**
Porte **1** au **N**iveau **0** ?
OUAVAP1NXX: **OU**verture **AV**ant **A**rrêt Ad **XX** bât **3** Page **192**
Porte **1** au **N**iveau **XX** ?
OUAVAP1N23: **OU**verture **AV**ant **A**rrêt Ad **5F** bât **3** Page **193**
Porte **1** au **N**iveau **23** ?
OUAVAP2N0: **OU**verture **AV**ant **A**rrêt Ad **68** bât **3** Page **197**
Porte **2** au **N**iveau **0** ?
OUAVAP2NXX: **OU**verture **AV**ant **A**rrêt Ad **XX** bât **3** Page **198**
Porte **2** au **N**iveau **XX** ?
OUAVAP2N23: **OU**verture **AV**ant **A**rrêt Ad **7F** bât **3** Page **198**
Porte **2** au **N**iveau **23** ?
OUNSIMN00: **OU**verture **N**on **SIM**ultanée Ad **48** bât **0** Page **192**
des portes au **N**iveau **00** ?
OUNSIMNXX: **OU**verture **N**on **SIM**ultanée Ad **XX** bât **0** Page **192**
des portes au **N**iveau **XX** ?
OUNSIMN23: **OU**verture **N**on **SIM**ultanée Ad **5F** bât **0** Page **193**
des portes au **N**iveau **23** ?
OUNSIMN00: **OU**verture **N**on **SIM**ultanée Ad **68** bât **0** Page **198**
des portes au **N**iveau **00** ?
OUNSIMNXX: **OU**verture **N**on **SIM**ultanée Ad **XX** bât **0** Page **198**
des portes au **N**iveau **XX** ?
OUNSIMN23: **OU**verture **N**on **SIM**ultanée Ad **7F** bât **0** Page **198**
des portes au **N**iveau **23** ?

P1SFCFE: Porte **1** Sans Fin de Course **F**Ermeture Ad **40** bât **4** Page **188**
P2SFCFE: Porte **2** Sans Fin de Course **F**Ermeture Ad **60** bât **4** Page **193**
P1SFCOU: Porte **1** Sans Fin de Course **OU**verture Ad **40** bât **5** Page **188**
P2SFCOU: Porte **2** Sans Fin de Course **OU**verture Ad **60** bât **5** Page **193**
PFLSGV: Pas de **FL**èches de Sens en **GV**. Ad **09** bât **4** Page **176**
PMAFCP1: **P**rolongation du **M**ouvement **A**prés Ad **40** bât **3** Page **188**
Fin de Course fermeture **P**orte **1** ?
PMAFCP2: **P**rolongation du **M**ouvement **A**prés Ad **60** bât **3** Page **193**
Fin de Course fermeture **P**orte **2** ?

PORCAB1N0: **POR**te **CAB**ine **1** au **N**iveau **0** ? Ad **48** bât**4** Page**191**
PORCAB1NX: **POR**te **CAB**ine **1** au **N**iveau **X** ? Ad **XX** bât**4** Page**192**
PORCAB1N23: **POR**te **CAB**ine **1** au **N**iveau **23**? Ad **5F** bât**4** Page**193**
PORCAB2N0: **POR**te **CAB**ine **2** au **N**iveau **0** ? Ad **68** bât**4** Page**197**
PORCAB2NX: **POR**te **CAB**ine **2** au **N**iveau **X** ? Ad **XX** bât**4** Page**198**
PORCAB2N23: **POR**te **CAB**ine **2** au **N**iveau **23**? Ad **7F** bât**4** Page**198**
Programmation des " **PV** " **C**roisées des entres-niveaux **0-1** à **7-8**. Ad **1A** bât **0** à **7** Page**183**
Programmation des " **PV** " **C**roisées des entres-niveaux **8-9** à **15-16**. Ad **1B** bât **0** à **7** Page**183**
Programmation des " **PV** " **C**roisées des entres-niveaux **16-17** à **22-23**. Ad **1C** bât **0** à **7** Page**184**
PVCRB: **PV CR**oisées entre-niveau **B**as ? Ad **19** bât**0** Page**182**
PVCRH: **PV CR**oisées entre-niveau **H**aut ? Ad **19** bât**1** Page**182**

RCAM00: **R**etard **CAM**e porte**1**et**2**au niveau **00** Ad **48** bât**7** Page**191**
RCAMXX: **R**etard **CAM**e porte**1**et**2**au niveau **XX** Ad **XX** bât**7** Page**192**
RCAM23: **R**etard **CAM**e porte**1**et**2**au niveau **23** Ad **5F** bât**7** Page**193**
RECAV1: **RECA**lage en Vitesse **V1** dans le cas du programme à bande **B191** ? Ad **08** bât**7** Page**175**
REGUL: Carte **N65** pour une **REGUL**ation ? Ad **02** bât**7** Page**170**
ou depuis la Version V08: Ad **63** bât**2** Page**195**
REPT00: **REP**e**T**iteur de position au niveau **00** Ad **28** Page**187**
REPTXX: **REP**e**T**iteur de position au niveau **XX** Ad **XX** Page**187**
REPT23: **REP**e**T**iteur de position au niveau **23** Ad **3F** Page**187**
RGPT: Option **RGPT** ? Ad **40** bât**7** Page**188**
RMLIFT: **A191** + **R**égulation **MLIFT** ? Ad **02** bât**4** Page**170**
ou depuis la Version V08: Ad **63** bât**4** Page**195**

SER1IN00: **SER**vice **1** **IN**terdit au **N**iveau **00** ? Ad **48** bât**1** Page**192**
SER1INXX: **SER**vice **1** **IN**terdit au **N**iveau **XX** ? Ad **XX** bât**1** Page**192**
SER1IN23: **SER**vice **1** **IN**terdit au **N**iveau **23** ? Ad **5F** bât**1** Page**193**
SER2IN00: **SER**vice **2** **IN**terdit au **N**iveau **00** ? Ad **68** bât**1** Page**198**
SER2INXX: **SER**vice **2** **IN**terdit au **N**iveau **XX** ? Ad **XX** bât**1** Page**198**
SER2IN23: **SER**vice **2** **IN**terdit au **N**iveau **23** ? Ad **7F** bât**1** Page**198**
SHTCS: Option **SH**un**T**age de **CS** ? Ad **63** bât**6** Page**195**
STP1OUN00: **ST**ationnement **P**orte **1** **OU**verte au **N**iveau **00** ? Ad **48** bât**2** Page**192**
STP1OUNXX: **ST**ationnement **P**orte **1** **OU**verte au **N**iveau **XX** ? Ad **XX** bât**2** Page**192**
STP1OUN23: **ST**ationnement **P**orte **1** **OU**verte au **N**iveau **23** ? Ad **5F** bât**2** Page**193**
STP2OUN00: **ST**ationnement **P**orte **2** **OU**verte au **N**iveau **00** ? Ad **68** bât**2** Page**197**
STP2OUNXX: **ST**ationnement **P**orte **2** **OU**verte au **N**iveau **XX** ? Ad **XX** bât**2** Page**198**

STP2OUN23:	**ST**ationnement **P**orte **2** **OU**verte au **N**iveau **23** ?	Ad **7F** bât**2**	Page**198**
TFR8:	**T**emporisation **F**iltrage des **R**ebonds sur le " **8** " ?	Ad **45**	Page**190**
TFR10:	**T**emporisation **F**iltrage des **R**ebonds sur le " **10** " ?	Ad **1E**	Page**185**
TCAPGV:	**T**emporisation **CAP**teur en " **GV** " ?	Ad **0E**	Page**179**
TCAPPV:	**T**emporisation **CAP**teur en " **PV** " ?	Ad **0F**	Page**180**
TGONG:	**T**emporisation du **GONG** ?	Ad **21**	Page**186**
TIG:	**T**emporisation d'**I**nté**G**rateur ?	Ad **0A**	Page**177**
TIGPO1:	**T**emporisation **I**nté**G**rateur **PO**rte **1** ?	Ad **47**	Page**191**
TIGPO2:	**T**emporisation **I**nté**G**rateur **PO**rte **2** ?	Ad **67**	Page**197**
TIRP1:	**T**empo d'**I**nversion **R**elais **P**orte **1** ?	Ad **44**	Page**190**
TIRP2:	**T**empo d'**I**nversion **R**elais **P**orte **2** ?	Ad **64**	Page**196**
TINS:	**T**emporisation d'**INS**pection ?	AD **0D**	Page**179**
TPLU:	**T**em**P**o **LU**mière automatique ?	Ad **0C**	Page**179**
TPO1:	**T**emporisation de la **PO**rte **1**?	Ad **41**	Page**189**
TPO2:	**T**emporisation de la **PO**rte **2**?	Ad **61**	Page**194**
TPRAL:	**T**emporisation de **P**orte **RAL**longée ?	Ad **63** bât**0**	Page**195**
TPRAU:	**T**em**P**orisation de **R**appel **AU**tomatique ?	Ad **1F**	Page**185**
TPV:	**T**emporisation de **P**etite **V**itesse ?	Ad **0B**	Page**178**
TREP1:	**T**emporisation sur **RE**ouverture de la **P**orte **1** ?	Ad **42**	Page**189**
TREP2:	**T**emporisation sur **RE**ouverture de la **P**orte **2** ?	Ad **62**	Page**194**
TSCMT:	**T**emporisation de **SCMT** portes ?	Ad **46**	Page**190**
TYPOMP:	**TY**pe de **POMP**ier ?	Ad **09** bât **1** et **0**.	Page**177**
VERSTF1:	**VER**rouillage **S**ur **T**emoin **F**ermeture de la porte **1** ?	Ad **40** bât**6**	Page**188**
VERSTF2:	**VER**rouillage **S**ur **T**emoin **F**ermeture de la porte **2** ?	Ad **60** bât**6**	Page**193**

AD	bât7	bât6	bât5	bât4	bât3	bât2	bât1	bât0
00	CDDEF	CODE DU DERNIER DEFAUT.						
01	CADDEF	CODE DE L'AVANT DERNIER DEFAUT.						
02	REGUL	MPLX	ISO	RMLIFT	NIVFEU	DSERVS	OUAVAR	
03	NBOPER	NOMBRE D'OPERATEURS.						
04	NIVSUP	NIVEAU SUPERIEUR.						
05	NIVINF	NIVEAU INFERIEUR.						
06	NVPRIN	NIVEAU PRINCIPAL.						
07	BLOCAG	DCOPRO	OPTSP	OPTMAN	OPFREV	MPVHZ	OPED	OUVPRE
08	2V/RECAV1	APCL	FLCLIG	FLPDP	EFFNSEL	MASMPX	IPF	IPO
09	GONGAR	IGPPRO	IGV	PFLSGV	OPTPOM	MHSPF	TYPOMP	
0A	TIG	TEMPO D'INTEGRATEUR (EN SECONDES).						
0B	TPV	TEMPO PETITE VITESSE (EN SECONDES).						
0C	TPLU	TEMPO DE LUMIERE AUTOMATIQUE (EN SECONDES).						
0D	TINS	TEMPO D'INSPECTION (EN SECONDES).						
0E	TCAPGV	TEMPO CAPTEUR GRANDE VITESSE (BONDS DE100MS)						
0F	TCAPPV	TEMPO CAPTEUR PETITE VITESSE (BONDS DE100 MS)						
10	MASQUES DES ENVOIS CABINES DE 7 à 0.							
11	MASQUES DES ENVOIS CABINES DE 15 à 8.							
12	MASQUES DES ENVOIS CABINES DE 22 à 16.							
13	MASQUES DES APPELS PALIERS POUR MONTER DES NIVEAUX 7 à 0.							
14	MASQUES DES APPELS PALIERS POUR MONTER DES NIVEAUX 15 à 8.							
15	MASQUES DES APPELS PALIERS POUR MONTER DES NIVEAUX 22 à 16.							
16	MASQUES DES APPELS PALIERS POUR DESCENDRE DES NIVEAUX 7 à 1.							
17	MASQUES DES APPELS PALIERS POUR DESCENDRE DES NIVEAUX 15 à 8.							
18	MASQUES DES APPELS PALIERS POUR DESCENDRE DES NIVEAUX 23 à16							
19							PVCRH	PVCRB
1A	PROGRAMMATION DE PV CROISEES POUR ENTRES-NIVEAUX7-8/0-1							
1B	PROGRAMMATION DE PV CROISEES POUR ENTRES-NIVEAUX15-16/8-9							
1C	PROGRAMMATION DE PV CROISEES POUR ENTRES-NIVEAUX22-23/16-17							
1D	NUSPLX	NUMERO DE SIMPLEX EN MULTIPLEX.						
1E	TFR10.	TEMPO FILTRAGE DES REBONDS SUR LE " 10 ".						
1F	TPRAU	TEMPORISATION DE RAPPEL AUTOMATIQUE(SECONDE)						
20	FACE1	FACE2	NIVEAU DE RAPPEL AUTOMATIQUE.					
21	TGONG	TEMPORISATION DU GONG (BONDS DE 100 MS)...						
22	COMDEM	COMPTEUR DE DEMARRAGES: LES DEUX CHIFFRES DE DROITE.						
23	COMDEM	COMPTEUR DE DEMARRAGES: LES DEUX CHIFFRES DU MILIEU.						
24	COMDEM	COMPTEUR DE DEMARRAGES: LES DEUX CHIFFRES DE GAUCHE						
25	NUMAR0	NUMERO DE POSITION.						
26	NUMAR1	MOIS DE PRODUCTION.						
27	NUMAR2	ANNEE DE PRODUCTION.						
28	REPT00	REPETITEUR AU NIVEAU 00.						
-	REPTXX	REPETITEUR AU NIVEAU XX.						
3F	REPT23	REPETITEUR AU NIVEAU 23.						

AD	bât7	bât6	bât5	bât4	bât3	bât2	bât1	bât0
40	RGPT	VERSTF1	P1SFCOU	P1SFCFE	PMAFCP1	MSTPMP1	AMPSEC1	MSTPRP1
41	TPO1 TEMPORISATION DE PORTE 1 (EN SECONDES).							
42	TREP1 TEMPO DE REOUVERTURE PORTE 1 (EN SECONDES).							
43	FACE1	FACE2	NIVEAU DE MISE HORS SERVICE.					
44	TIRP1 TEMPO D'INVERSION DES RELAIS PORTE 1.							
45	TFR8 TEMPO FILTRAGE DES REBONDS SUR LE " 8 ".							
46	TSCMT TEMPO DE SCMT.							
47	TIGPO1 TEMPO D'INTEGRATEUR PORTE 1.							
48	RCAM 00.			POR - CAB1N0	OUAVA- P1N0	STP1- OUN0	SER1- IN0	OUN- SIMN0
XX	RCAM XX.			POR - CAB1NXX	OUAVA- P1NXX	STP1- OUNXX	SER1- INXX	OUN- SIMNXX
5F	RCAM 23.			POR - CAB1N23	OUAVA- P1N23	STP1- OUN23	SER1- IN23	OUN- SIMN23
	bât7	bât6	bât5	bât4	bât3	bât2	bât1	bât0
60		VERSTF2	P2SFCOU	P2SFCFE	PMAFCP2	MSTPMP2	AMPSEC2	MSTPRP2
61	TPO2 TEMPORISATION DE PORTE 2.							
62	TREP2 TEMPORISATION DE REOUVERTURE PORTE 2.							
63	CABVID	SHTC$\overline{S}$	ISO	RMLIFT		REGUL	OUAVAR	TPRAL
64	TIRP2 TEMPO D'INVERSION DES RELAIS PORTE 2.							
45	TFR8 TEMPO FILTRAGE DES REBONDS SUR LE " 8 ".							
46	TSCMT TEMPO DE SCMT.							
67	TIGPO2 TEMPO D'INTEGRATEUR PORTE 2.							
68				POR - CAB2N0	OUAVA- P2N0	STP2- OUN0	SER2- IN0	OUN- SIMN0
XX				POR - CAB2NXX	OUAVA- P2NXX	STP2- OUNXX	SER2- INXX	OUN- SIMNXX
7F				POR - CAB2N23	OUAVA- P2N23	STP2- OUN23	SER2- IN23	OUN- SIMN23
	MINIBLOC							
	bât7	bât6	bât5	bât4	bât3	bât2	bât1	bât0
FF	CA	CB	INS	POMP	NIV	10	8	6

LISTE DES ENTREES ET DES SORTIES DE LA A191

par ordre alphabétique, avec la signification des abréviations.

A l'extrémité de l'explication sommaire, on donne l'adresse à laquelle se trouve l'Entrée ou la Sortie.On indique la page où trouver des informations complémentaires sur l'Entrée ou la Sortie.

BPA1:	Blocage Porte Automatique **1**.	Ad **FD** bât**7**
BPA2:	Blocage Porte Automatique **2**.	Ad **FD** bât**7**
CAA:	Entrée **CA**pteur **A**.	Ad **11** bât**0** Page**208**
CAB:	Entrée **CA**pteur **B**.	Ad **11** bât**1** Page**208**
CAM:	Sortie relais de **CA**me **M**obile.	Ad **13** bât**3** Page**210**
COI.1:	Entrée **CO**Incement porte **1**.	Ad **0F** bât**3** Page**205**
COI.2:	Entrée **CO**Incement porte **2**.	Ad **10** bât**3** Page**206**
CREP:	Sortie Commun **RE**pétiteur de **P**osition.	Ad **13** bât**7** Page**210**
CS1:	Entrée Cellule de porte **1**.	Ad **0F** bât**2** Page**206**
CS2:	Entrée Cellule de porte **2**.	Ad **10** bât**2** Page**207**
C0-C7:	Entrées Envois Cabines **0** à **7**.	Ad **00** Page**200** bât **0** à **7**
C8-C15:	Entrées Envois Cabines **8** à **15**.	Ad **01** Page**200** bât **7** à **0**
C16-C23:	Entrées Envois Cabines **16** à **23**.	Ad **02** Page**200** bât **7** à **0**
DE:	Sortie relais contacteur **DE**scente.	Ad **13** bât**1** Page**211**
DEF:	Sortie **DEF**aut.	Ad **15** bât**7** Page**212**
DIX:	Entrée " **10** " de la chaîne de sécurité.	Ad **12** bât**2** Page**208**
D1-D7:	Entrées **A**ppels **P**aliers pour **D**escendre, niveau **1** à **7**.	Ad **06** Page**201** bât **1** à **7**
D8-D15:	Entrées **A**ppels **P**aliers pour **D**escendre, niveau **8** à **15**.	Ad **07** Page**201** bât **0** à **7**
D16-D23:	Entrées **A**ppels **P**aliers pour **D**escendre, niveau **16** à **23**.	Ad **08** Page**201** bât **0** à **7**
ED:	Entrée contact " **ED** ".	Ad **0C** bât**5** Page**202**
EXD:	Entrée **EX**trême **D**escente.	Ad **11** bât**3** Page**207**
EXM:	Entrée **EX**trême **M**ontée.	Ad **11** bât**2** Page**207**
FCFE1:	Entrée **F**in de Course **FE**rmeture porte **1**.	Ad **0F** bât**1** Page**206**
FCFE2:	Entrée **F**in de Course **FE**rmeture porte **2**.	Ad **10** bât**1** Page**207**
FCOU1:	Entrée **F**in de Course **OU**verture porte **1**.	Ad **0F** bât**0** Page**206**
FCOU2:	Entrée **F**in de Course **Ou**verture porte **2**.	Ad **10** bât**0** Page**207**
FD:	Sortie **F**lèche **D**escente.	Ad **15** bât**5** Page**212**
FE1:	Sortie relais **FE**rmeture porte **1**.	Ad **13** bât**5** Page**210**
FE2:	Sortie relais **FE**rmeture porte **2**.	Ad **14** bât**1** Page**211**

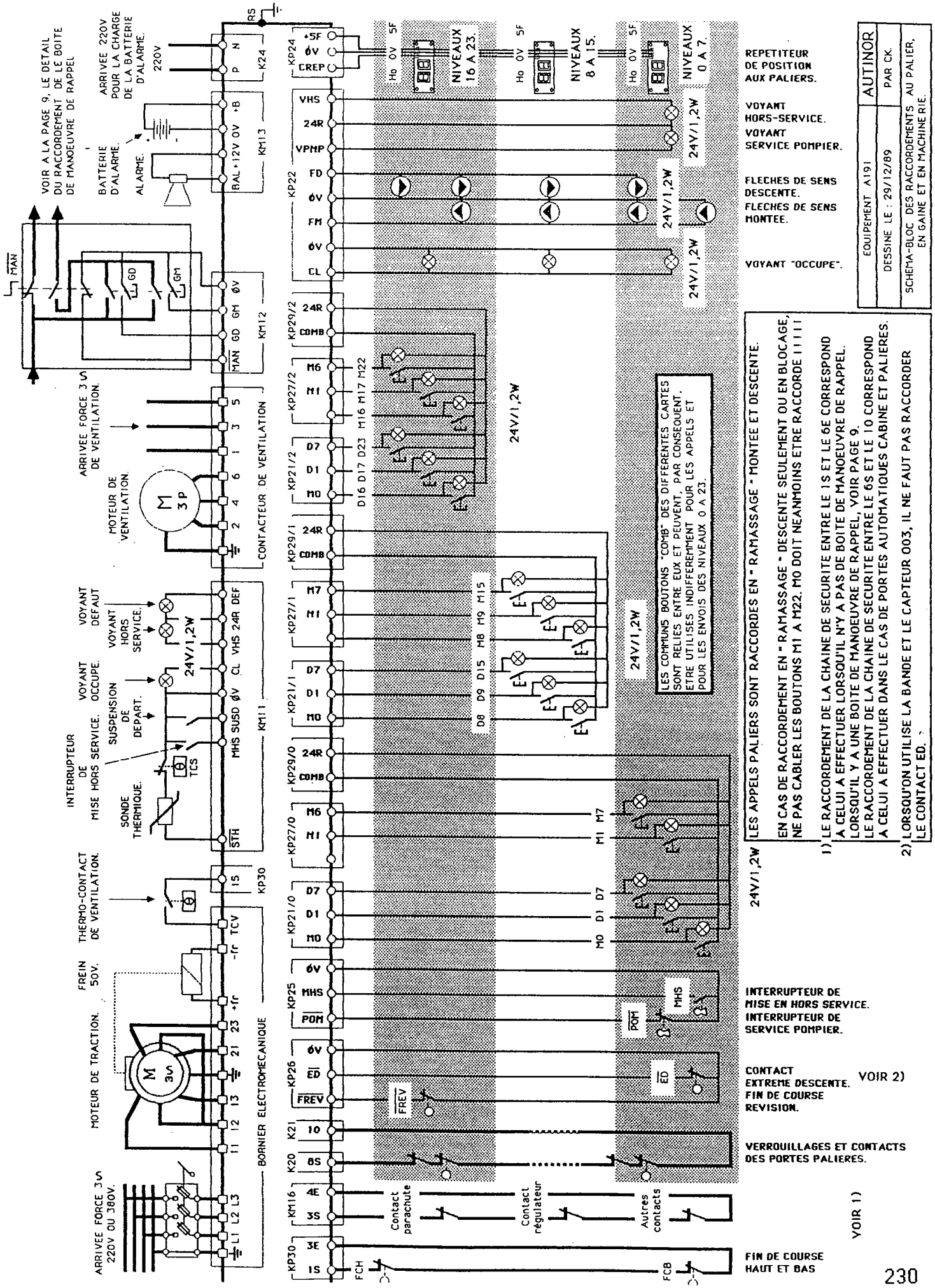
FF1:	Entrée **F**ermeture **F**orcée porte **1**.	Ad **0F** bât**4** Page**205**
FF2:	Entrée **F**ermeture **F**orcée porte **2**.	Ad **10** bât**4** Page**206**
FM:	Sortie **F**lèche **M**ontée.	Ad **15** bât**4** Page**212**
FREV:	Entrée **F**in de course **REV**ision Haut.	Ad **0C** bât**6** Page**202**
GD:	Entrée **G**raissage **D**escente.	Ad **0C** bât**1** Page**203**
GM:	Entrée **G**raissage **M**ontée.	Ad **0C** bât**2** Page**203**
GONG:	Sortie **GONG**.	Ad **15** bât**6** Page**212**
GV:	Sortie relais **GV/PV**.	Ad **13** bât**2** Page**210**
HUIT:	Entrée " **8** " de la chaîne de sécurité.	Ad **12** bât**1** Page**208**
INH1:		Ad **14** bât**2** Page**211**
INH2:		Ad **14** bât**3** Page**211**
INS:	Entrée **INS**pection.	Ad **0C** bât**3** Page**203**
LU:	Sortie relais **LU**mière cabine.	Ad **13** bât**6** Page**210**
MAN:	Entrée **MAN**oeuvre de rappel.	Ad **0C** bât**4** Page**203**
MASS:	Entrée relais de **MASS**e.	Ad **0C** bât**0** Page**203**
MHS:	Entrée **M**ise **H**ors **S**ervice.	Ad **0E** bât**1** Page**205**
MO:	Sortie relais contacteur **MO**ntée.	Ad **13** bât**0** Page**211**
MO:	Entrée **A**ppel **P**alier pour **M**onter niveau **0**.	Ad **06** bât**0** Page**201**
M1-M7:	Entrées **A**ppels **P**aliers pour **M**onter, niveaux **1** à **7**.	Ad **03** bât **1** à **7** Page**200**
M8-M15:	Entrées **A**ppels **P**aliers pour **M**onter, niveaux **8** à **15**.	Ad **04** bât **0** à **7** Page**201**
M16-M22:	Entrées **A**ppels **P**aliers pour **M**onter, niveaux **16** à **22**.	Ad **05** bât **0** à **6** Page**201**
NS:	Entrée **N**on-**S**top.	Ad **0E** bât**3** Page**205**
NF0-NF7:	Entrées **N**iveaux en **FEU 0** à **7**.	Ad **09** bât **0** à **7** Page**202**
NF8-NF15:	Entrées **N**iveaux en **FEU 8** à **15**.	Ad **0A** bât **0** à Page**202**
NF16-NF23:	Entrées **N**iveaux en **FEU 16** à **23**.	Ad **0B** bât **0** à **7** Page**202**
OU1:	Sortie relais **OU**verture porte **1**.	Ad **13** bât**4** Page**210**
OU2:	Sortie relais **OU**verture porte **2**.	Ad **14** bât**0** Page**212**
PH:	Entrée relais de **PH**ase.	Ad **0D** bât**5** Page**203**
POM:	Entrée **POM**pier.	Ad **0E** bât**0** Page**205**
POS0-POS7:	Sorties **POS**itionnement niveaux **0** à **7**.	Ad **1F** bât **0** à **7** Page**215**
POS8-POS15:	Sorties **POS**itionnement niveaux **8** à **15**.	Ad **20** bât **0** à **7** Page**215**

POS16-POS23: Sorties **POS**itionnement niveaux **16** à **23**.	Ad **21** bât **0** à **7**	Page**215**
PRIC: Sortie **PRI**orité **C**abine.	Ad **0E** bât**4**	Page**204**
QC0-QC7: Sorties **Q**uittances **C**abines niveaux **0** à **7**.	Ad **16** bât **0** à **7**	Page**213**
QC8-QC15: Sorties **Q**uittances **C**abines niveaux **8** à **15**.	Ad **17** bât **0** à **7**	Page**213**
QC16-QC23: Sorties **Q**uittances **C**abines niveaux **16** à **23**.	Ad **18** bât **0** à **7**	Page**213**
QD1-QD7: Sorties **Q**uittances palières pour **D**escendre, niveaux **1** à **7**.	Ad **1C** bât **1** à **7**	Page**214**
QD8-QD15: Sorties **Q**uittances palières pour **D**escendre, niveaux **8** à **15**.	Ad **1D** bât **0** à **7**	Page**215**
QD16-QD23: Sorties **Q**uittances palières pour **D**escendre, niveaux **16** à **23**.	Ad **1E** bât **0** à **7**	Page**215**
QM0-QM7: Sorties **Q**uittances palières pour **M**onter, niveaux **0** à **7**.	Ad **19** bât **0** à **7**	Page**214**
QM8-QM15: Sorties **Q**uittances palières pour **M**onter, niveaux **8** à **15**.	Ad **1A** bât **0** à **7**	Page**214**
QM16-QM22: Sorties **Q**uittances palières pour **M**onter, niveaux **16** à **22**.	Ad **1B** bât **0** à **6**	Page**214**
RD: Entrée contrôle contacteur **D**escente.	Ad **0D** bât**0**	Page**204**
RF: Sortie **R**on**F**leur de surcharge.	Ad **15** bât**2**	Page**212**
RG: Entrée contrôle contacteur **G**rande vitesse.	Ad **0D** bât**2**	Page**204**
RKISO: Entrée contrôle du contacteur d'**ISO**.	Ad **0E** bât**7**	Page**204**
RM: Entrée contrôle contacteur **M**ontée.	Ad **0D** bât**1**	Page**204**
RP: Entrée contrôle contacteur **P**etite vitesse.	Ad **0D** bât**3**	Page**204**
RZONE: Entrée **R**elais de **ZONE** donnée par le capteur **P01**.	Ad **0E** bât**6**	Page**204**
SH8: Sortie **SH**untage du " **8** ".	Ad **14** bât**4**	Page**211**
SIX: Entrée " **6** " de la chaine de sécurité.	Ad **12** bât**0**	Page**208**
STH: Entrée **S**onde **TH**ermique ou thermocontact de sécurité.	Ad **12** bât**3**	Page**208**
SU: Entrée **SU**rcharge.	Ad **0C** bât**7**	Page**202**
SUSD: Entrée **SUS**pension **D**épart.	Ad **0E** bât**2**	Page**205**
THV: Entrée **TH**ermique **V**entilation.	Ad **0D** bât**4**	Page**204**
VHS: Sortie **V**oyant **H**ors **S**ervice.	Ad **15** bât**1**	Page**213**
VPMP: Sortie **V**oyant **P**o**MP**ier.	Ad **15** bât**0**	Page**213**
VSU: Sortie **V**oyant **SU**rcharge.	Ad **15** bât**3**	Page**212**
ZOMI: Sortie **ZO**ne de **M**ouvement **I**sonivelage.	Ad **14** bât**5**	Page**211**

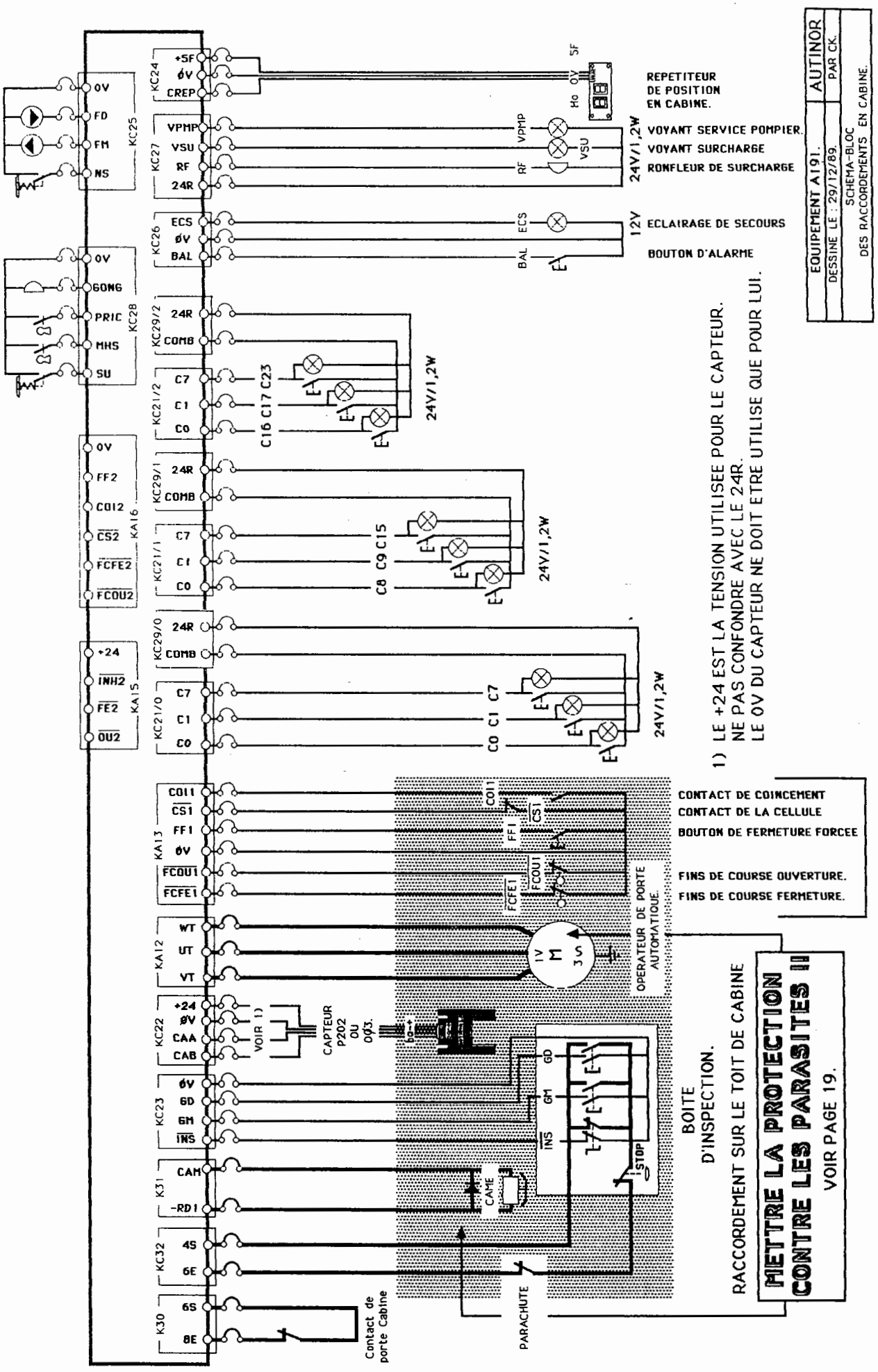
ADRESSES DES ENTREES ET DES SORTIES EN A191

	ENTREES		ENTREES		ENTREES		ENTREES	
	bât7	bât6	bât5	bât4	bât3	bât2	bât1	bât0
00	C7	C6	C5	C4	C3	C2	C1	C0
01	C15	C14	C13	C12	C11	C10	C9	C8
02	C23	C22	C21	C20	C19	C18	C17	C16
03	M7	M6	M5	M4	M3	M2	M1	
04	M15	M14	M13	M12	M11	M10	M9	M8
05		M22	M21	M20	M19	M18	M17	M16
06	D7	D6	D5	D4	D3	D2	D1	M0
07	D15	D14	D13	D12	D11	D10	D9	D8
08	D23	D22	D21	D20	D19	D18	D17	D16
09	NF7	NF6	NF5	NF4	NF3	NF2	NF1	NF0
0A	NF15	NF14	NF13	NF12	NF11	NF10	NF9	NF8
0B	NF23	NF22	NF21	NF20	NF19	NF18	NF17	NF16
0C	SU	$\overline{\text{FREV}}$	$\overline{\text{ED}}$	$\overline{\text{MAN}}$	$\overline{\text{INS}}$	GM	GD	$\overline{\text{MASS}}$
0D	STOPR		$\overline{\text{PH}}$	THV	RP	RG	RM	RD
0E	RKISO	RZONE		PRIC	NS	SUSD	MHS	$\overline{\text{POM}}$
0F				FF1	COI1	$\overline{\text{CS1}}$	$\overline{\text{FCFE1}}$	$\overline{\text{FCOU1}}$
10				FF2	COI2	$\overline{\text{CS2}}$	$\overline{\text{FCFE2}}$	$\overline{\text{FCOU2}}$
11					EXD	EXM	CAB	CAA
12					$\overline{\text{STH}}$	DIX	HUIT	SIX
	SORTIES		SORTIES		SORTIES		SORTIES	
	bât7	bât6	bât5	bât4	bât3	bât2	bât1	bât0
13	CREP	LU	FE1	OU1	CAM	GV	DE	M0
14	V1	V0	ZOMI	SH8	INH2	INH1	FE2	OU2
15	DEF	GONG	FD	FM	VSU	RF	VHS	VPMP
16	QC7	QC6	QC5	QC4	QC3	QC2	QC1	QC0
17	QC15	QC14	QC13	QC12	QC11	QC10	QC9	QC8
18	QC23	QC22	QC21	QC20	QC19	QC18	QC17	QC16
19	QM7	QM6	QM5	QM4	QM3	QM2	QM1	QM0
1A	QM15	QM14	QM13	QM12	QM11	QM10	QM9	QM8
1B	QM23	QM22	QM21	QM20	QM19	QM18	QM17	QM16
1C	QD7	QD6	QD5	QD4	QD3	QD2	QD1	
1D	QD15	QD14	QD13	QD12	QD11	QD10	QD9	QD8
1E	QD23	QD22	QD21	QD20	QD19	QD18	QD17	QD16
1F	POS7	POS6	POS5	POS4	POS3	POS2	POS1	POS0
20	POS15	POS14	POS13	POS12	POS11	POS10	POS9	POS8
21	POS23	POS22	POS21	POS20	POS19	POS18	POS17	POS16

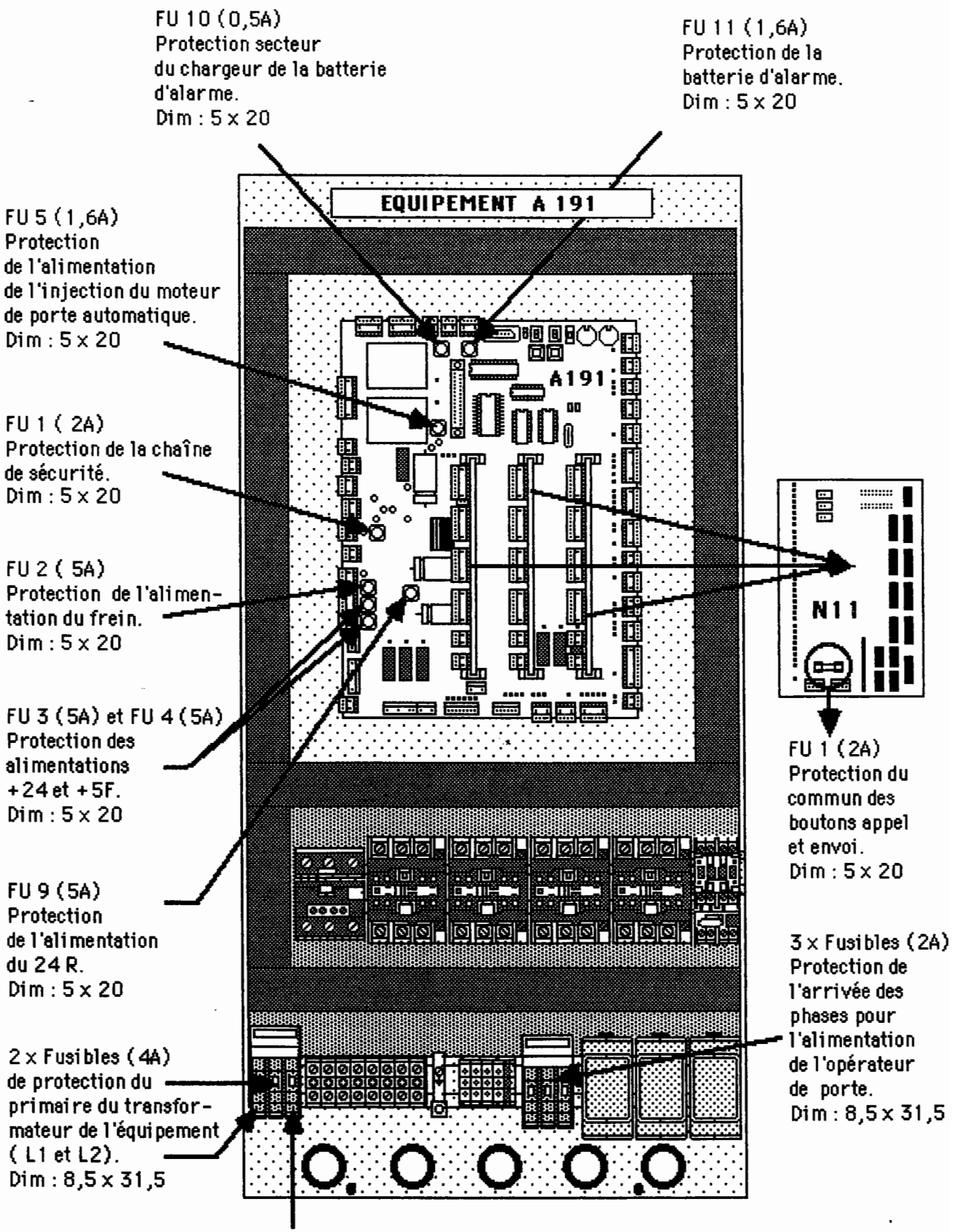
SCHEMA-BLOC DES RACCORDEMENTS AU PALIER, EN GAINE ET EN MACHINERIE.



SCHEMA-BLOC DES RACCORDEMENTS EN CABINE.



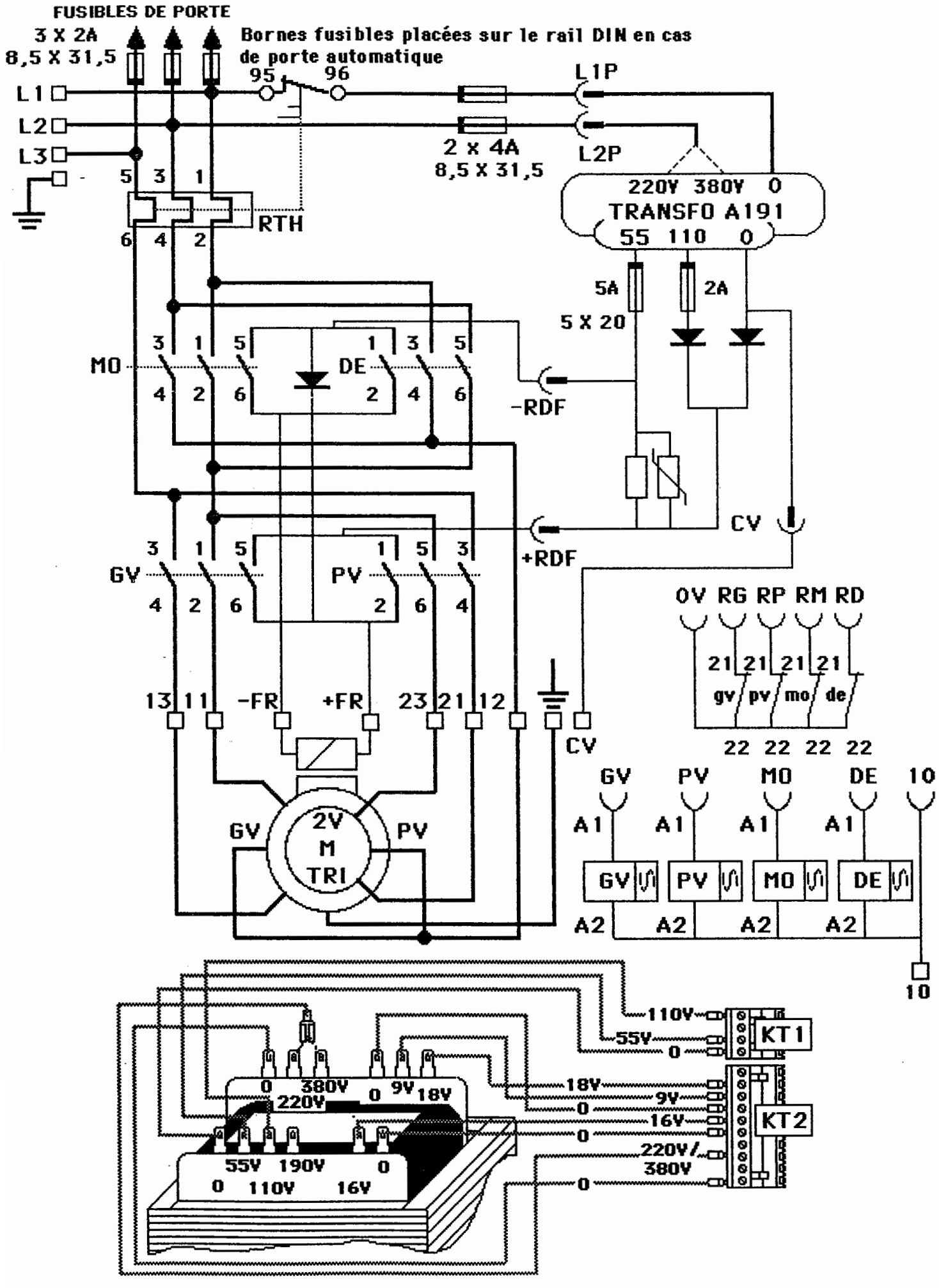
EMPLACEMENT ET ROLE DES FUSIBLES EN A191.



Fusible (2A) sur L3 pour l'option du Relais de phase. Dim : 8,5 x 31,5

COMMENT DEMONTER LA CARTE N10.

SCHEMA ELECTROMECANIQUE EN 2V.



SELF DEFENSE CONTRE LES PARASITES ! ! !

DOCUMENT 05
VERSION 02 DU 27 Février 1989.

Tous les Automatismes industriels pilotés par un système électronique (Automate programmable, Calculateur etc...) sont sujets à des risques de perturbations parasitaires si un certain nombre de précautions ne sont pas prises.

Ces perturbations peuvent venir soit de l'extérieur du système, comme par exemple la fluctuation de la tension du réseau, soit être générées par l'Automatisme lors du pilotage d'un organe de puissance.

De grosses précautions sont bien évidemment déjà prises par les constructeurs afin de protéger les ENTREES et les SORTIES des systèmes de pilotage dans le but de rendre les équipements le moins sensible possible à l'environnement parasitaire.

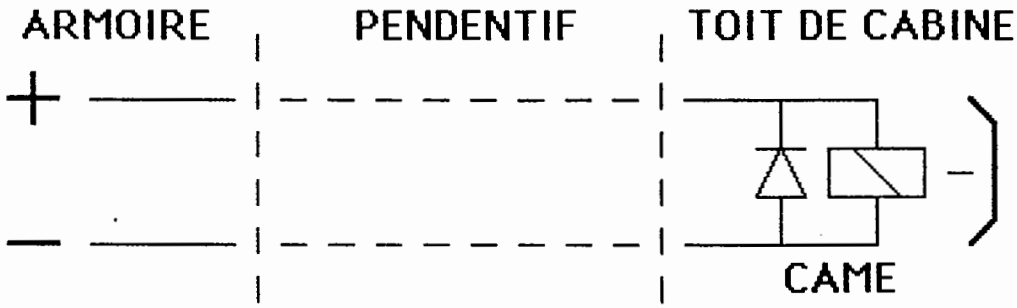
LES AUTOMATISMES INDUSTRIELS DESTINES A LA GESTION ET AU PILOTAGE DES ASCENSEURS APPELES COMMUNEMENT " MANOEUVRE D'ASCENSEUR " N'ECHAPPENT PAS A CES PHENOMENES ET SONT EGALEMENT SOUMIS A UN NIVEAU CERTAIN DE PERTURBATIONS.

IL EST SOUVENT TRES FACILE DE S'OPPOSER A CES " AGRESSIONS " MOYENANT QUELQUES PRECAUTIONS ELEMENTAIRES ET PEU COUTEUSES LORSQU'ELLES SONT PRISES DES LE DEBUT DU CHANTIER.

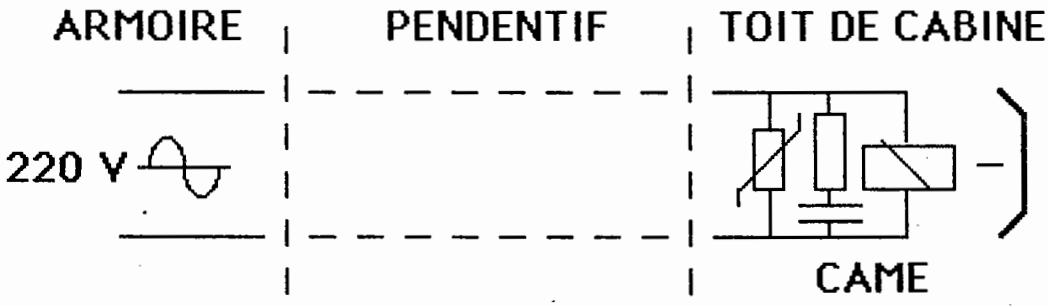
Dans les pages qui suivent, vous trouverez les précautions indispensables à prendre principalement au niveau des organes pilotés par les manoeuvres AUTINOR , des contacteurs de commande et du pendentif, sous peine de voir votre installation irrémédiablement défaillir aprés un certain temps de bon fonctionnement apparent ! ! ! ! !

CONCERNANT LA CAME MOBILE.

- ALIMENTEE EN TENSION CONTINUE:
Il faut impérativement monter une DIODE BY 255 (1300 V/3A) en INVERSE et **le plus près possible** de la bobine de la CAME sur LE TOIT DE LA CABINE !



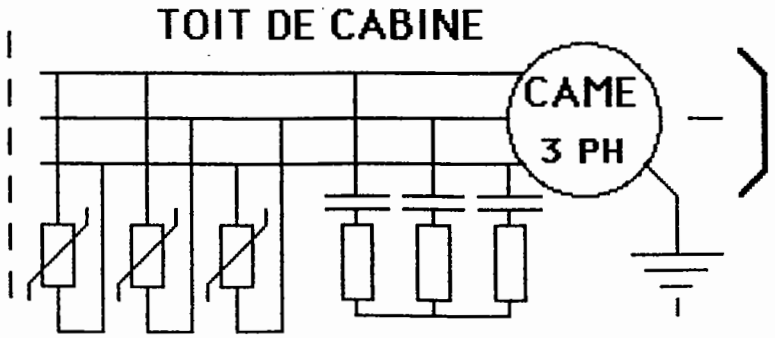
- ALIMENTEE EN TENSION ALTERNATIVE MONOPHASEE:
Il faut impérativement monter un ECRETEUR DE TENSION (GEMOV) ainsi qu'un réseau CONDENSATEUR- RESISTANCE série, le tout raccordé en PARALLELE et **le plus près possible** de la bobine de la CAME sur LE TOIT DE LA CABINE !



- La valeur de la résistance est de 4,7 OHMS.
- La valeur du condensateur est 0,68µF , 630 VOLTS.
- Le GEMOV a une valeur de 250 VOLTS.

- ALIMENTEE EN TENSION ALTERNATIVE TRIPHASEE:
Il faut impérativement monter un ECRETEUR DE TENSION (GEMOV) entre chaque phase ainsi qu'un triple réseau CONDENSATEUR RESISTANCE série monté en ETOILE et le tout monté **le plus prés possible** sur LE TOIT DE LA CABINE !

GEMOV 460 VOLTS,
RESISTANCES 4,7 OHMS
3 WATTS,
CONDENSATEUR 0,68µF
630 VOLTS.
(REFERENCE P253)

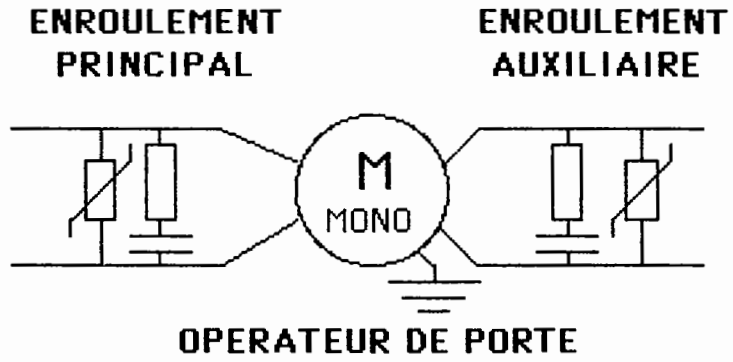


CONCERNANT LE MOTEUR D'OPERATEUR DE PORTE AUTOMATIQUE.

- ALIMENTE EN TENSION ALTERNATIVE MONOPHASEE, SANS FREINAGE:

Il faut impérativement monter un ECRETEUR DE TENSION (GEMOV) ainsi qu'un réseau CONDENSATEUR- RESISTANCE série, le tout raccordé en PARALLELE sur les ENROULEMENTS PRINCIPAUX et AUXILIAIRES, cela **le plus près possible** du MOTEUR sur LE TOIT DE LA CABINE !

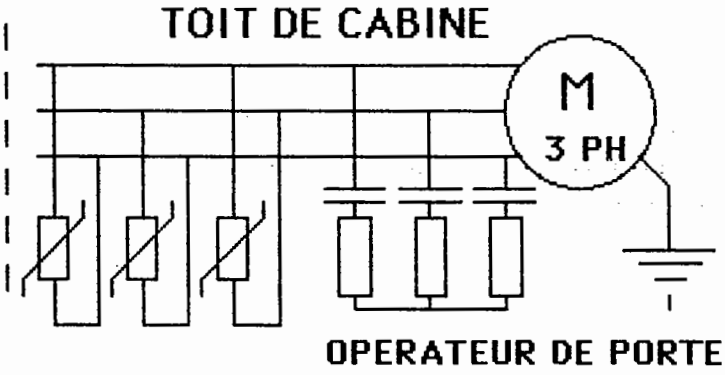
GEMOV 460 VOLTS
RESISTANCES 4,7 OHMS
3 WATTS
CONDENSATEUR 0,68µF
630 VOLTS



- ALIMENTE EN TENSION ALTERNATIVE TRIPHASEE, SANS FREINAGE:

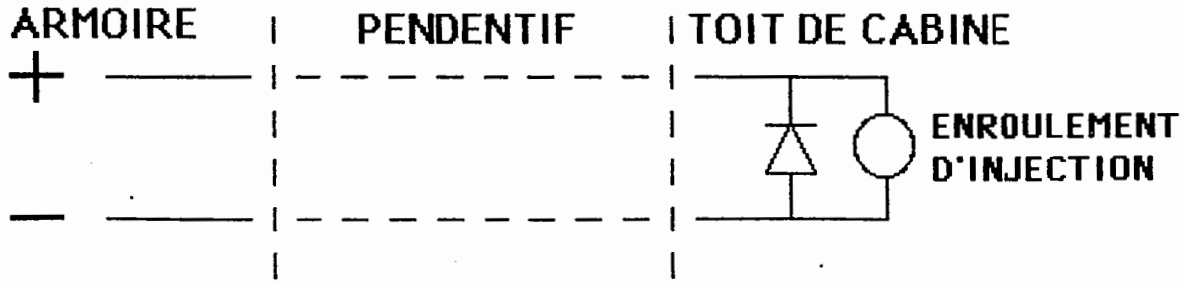
Il faut impérativement monter un ECRETEUR DE TENSION (GEMOV) entre chaque phase ainsi qu'un triple réseau CONDENSATEUR RESISTANCE série monté en ETOILE sur LE TOIT DE LA CABINE !

GEMOV 460 VOLTS,
RESISTANCES 4,7 OHMS
3 WATTS,
CONDENSATEUR 0,68µF
630 VOLTS.
(REFERENCE P253)



-ALIMENTE EN TENSION MONO OU TRIPHASEE AVEC FREINAGE PAR INJECTION

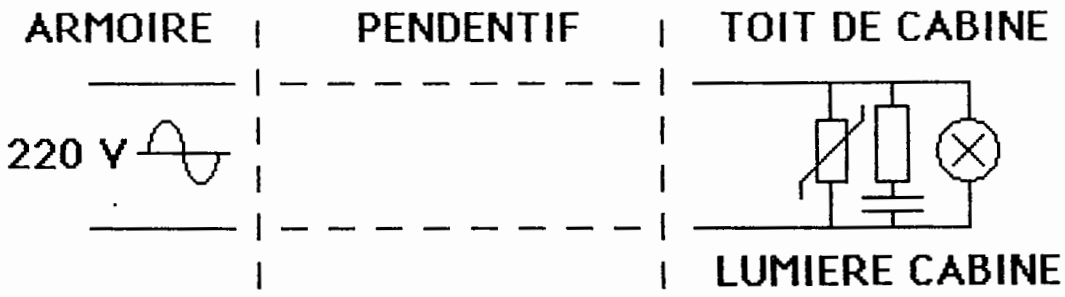
Il faut impérativement monter une DIODE BY 255 (1300V/3A) en INVERSE et **le plus près possible** sur l'ENROULEMENT D'INJECTION CONTINUE sur LE TOIT DE LA CABINE ! Il est bien évident que cette protection vient en complément de celles décrites plus haut concernant les enroulements du moteur d'opérateur de porte.



CONCERNANT LA LUMIERE CABINE.

- DE TYPE FILAMENT A INCANDESCENCE ALIMENTE EN ALTERNATIF:

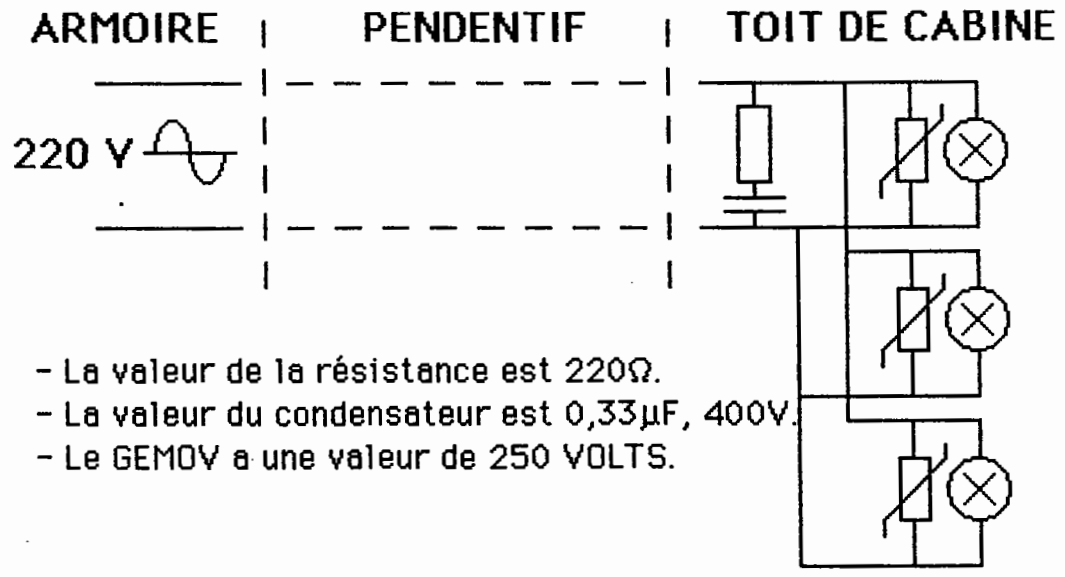
Il faut impérativement monter un ECRETEUR DE TENSION (GEMOV) ainsi qu'un réseau CONDENSATEUR-RESISTANCE série (**P213**), le tout raccordé en PARALLELE et **le plus prés possible** du filament de la LUMIERE sur LE TOIT DE LA CABINE.



- La valeur de la résistance est de 220 OHMS.
- La valeur du condensateur est 0,33µF 400 VOLTS.
- Le GEMOV a une valeur de 250 VOLTS.

- DE TYPE NEON DONC ALIMENTE EN TENSION ALTERNATIVE:

Il faut impérativement monter un ECRETEUR DE TENSION (GEMOV) **par tube NEON** ainsi qu'un réseau CONDENSATEUR-RESISTANCE série (**P213**) aux bornes de l'ensemble, le tout raccordé en PARALLELE et ce, **le plus prés possible** sur LE TOIT DE LA CABINE.



- La valeur de la résistance est 220Ω.
- La valeur du condensateur est 0,33µF, 400V.
- Le GEMOV a une valeur de 250 VOLTS.

CONCERNANT D'AUTRES ORGANES DE PUISSANCE.

TELS QUE DES TAQUETS ANTI-DERIVE UTILISES PARFOIS EN CAS DE SYSTEME HYDRAULIQUE, DES VENTILATEURS D'AERATION, OU TOUT AUTRE SYSTEME CONSOMMANT UN COURANT NON NEGLIGEABLE ET SURTOUT SUSCEPTIBLE DE GENERER DES PARASITES LORS DE LA COMMUTATION.

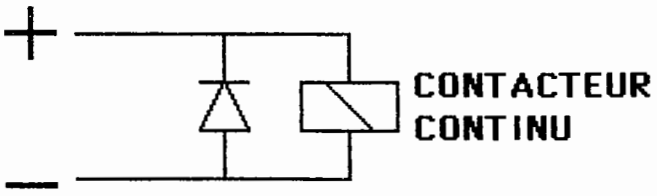
IL EST INDISPENSABLE D'ANTIPARASITER LEURS DIFFERENTS TYPES D'ENROULEMENTS DE LA MEME FACON QUE VU PRECEDEMMENT !

TOUS LES ORGANES DE PUISSANCE QUE NOUS AVONS EVOQUES SONT COMMANDES PAR DES CONTACTEURS MONTES DANS LA MANOEUVRE D'ASCENCEUR.

IL EST EVIDENT QUE LES BOBINES DE CES CONTACTEURS DOIVENT ETRE ANTIPARASITEES ! ! ! ! ! ! !

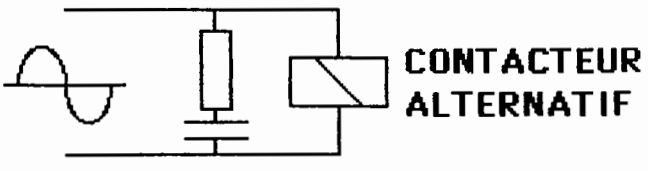
TOUS LES CONTACTEURS **IMPLANTES D'ORIGINE** DANS LA MANOEUVRE D'ASCENSEUR SUITE AUX SPECIFICATIONS **PRECISEES PAR LE CLIENT** SONT ANTIPARASITES PAR LA SOCIETE AUTINOR !
SI L'UTILISATEUR , DE SA PROPRE INITIATIVE, AJOUTE DES CONTACTEURS, IL EST IMPERATIF DE LES ANTIPARASITER DE LA MEME FACON ! ! ! ! !

- CONTACTEURS ALIMENTES EN TENSION CONTINUE:
Il est indispensable de monter une DIODE BY 255 (1300V/3A) et en INVERSE **le plus près possible** de la bobine du contacteur comme indiqué ci-dessous:



- CONTACTEURS ALIMENTES EN TENSION ALTERNATIVE:
Il faut impérativement monter un réseau CONDENSATEUR RESISTANCE série, le tout raccordé en PARALLELE et **le plus près possible** de la bobine du contacteur.

RESISTANCES 4,7 OHMS
CONDENSATEUR 0,22 µF
400 VOLTS DANS LE CAS
DE CONTACTEURS 110 V



EN TENTANT DE SUPPRIMER, OU TOUT AU MOINS DE LIMITER LES PARASITES GENERES PAR LES DIFFERENTS ORGANES DE PUISSANCE, NON SEULEMENT NOUS AUGMENTONS LE TAUX DE FIABILITE DES INSTALLATIONS MAIS NOUS PARTICIPONS EGALEMENT A UNE " DEPOLLUTION RADIO " .

L'EXPERIENCE NOUS A MONTRE QUE LA PROTECTION LA PLUS EFFICACE EST CELLE EFFECTUEE LE PLUS PRES POSSIBLE DE LA SOURCE D'ENNUIS.
C'EST POUR CETTE RAISON QUE DANS L'ELABORATION DE NOS FUTURS PRODUITS, IL EST PREVU DE NE PLUS METTRE LES CONDENSATEURS DESTINES AU DEPARASITAGE DES MOTEURS DE PORTES DANS L'ARMOIRE.

CONCERNANT LA SEPARATION DES PENDENTIFS.

Les organes pilotés par les contacteurs sont alimentés par des fils qui passent dans le pendentif.....

D'autres fils conducteurs du pendentif ne véhiculent non pas des courants forts pour activer des organes de puissance, mais des "INFORMATIONS" électriques par courants faibles. Ces informations sont l'état des fins de courses portes nécessaire à la gestion de l'opérateur de portes automatiques ou les envois cabine par exemple.

Pour situer la différence d'importance entre les deux types de courants, certains moteurs d'opérateurs peuvent consommer 3 ampères alors que le courant qui sert d'information quant à l'état du fin de course fermeture porte ne vaut que 3 milliampères.
Il existe dans cet exemple tout à fait banal un rapport de 1 à 1000.

Ce rapport est souvent encore plus élevé notamment si on considère les courants de transitions au début de l'alimentation d'un organe de puissance. Il est clair que les gros courants influenceront les petits par induction si on ne prend pas soin de les séparer.

LE FAIT DE NE PAS SEPARER CES COURANTS DANS LE PENDENTIF MENERA A :

- L'ENVOI D'INFORMATIONS ERRONEES A LA MANOEUVRE,

- LA DEGRADATION PROGRESSIVE DE COMPOSANTS ELECTRONIQUES PLUS OU MOINS RAPIDEMENT (DE 3 JOURS A 7QUELQUES MOIS).

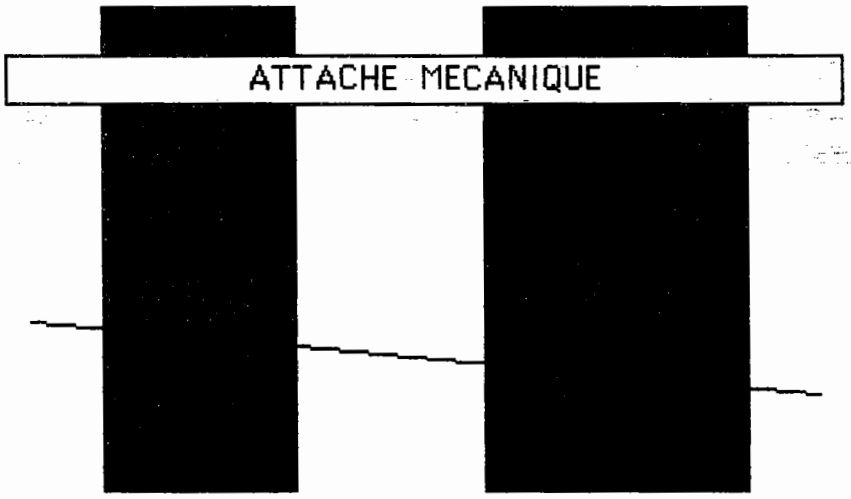
LES CONSEQUENCES A COURT OU MOYEN TERME SERONT DES FONTIONNEMENTS " BIZARRES " DE L'APPAREIL, PUIS IMPARABLEMENT ET IRREMEDIABLEMENT LA PANNE ! ! ! !

EN RESUME, LES FILS CONDUCTEURS DU PENDENTIF VEHICULANT DES COURANTS FORTS POUR LA CAME MOBILE OU LE MOTEUR D'OPERATEUR DE PORTE OU L'INJECTION DE FREINAGE OU LES TAQUETS ANTI-DERIVE OU LE MOTEUR DE VENTILATION CABINE SANS OUBLIER LA LUMIERE CABINE ET LA CHAINE DE SECURITE. . . . . DOIVENT IMPERATIVEMENT ETRE SEPARES DES AUTRES CONDUCTEURS VEHICULANT DES INFORMATIONS PAR COURANTS FAIBLES.

Pour vous aider à différencier les courants forts des courants faibles, la Société **AUTINOR**, dans ses " Schéma-blocs de raccordements " livrés avec chaque armoire dans la notice de Montage , a représenté en traits fins les courants faibles et en traits forts les courants importants.

LES PENDENTIFS DOIVENT ETRES SEPARES SUR LA PLUS LONGUE DISTANCE POSSIBLE ET ON S'ARRANGERA POUR LE FAIRE DANS LA GAINE COMME INDIQUE CI-DESSOUS:

UN OU PLUSIEURS PENDENTIFS
" COURANTS FORTS"



UN OU PLUSIEURS PENDENTIFS
" COURANTS FAIBLES "

DANS LE CAS DE L'UTILISATION DE BOITES " MI-COURSE " , ON PRENDRA EGALEMENT SOIN DE SEPARER LES FILS.

Les précautions effectuées plus haut méritent d'être prises jusqu'au niveau de l'armoire. En effet, évitons de croiser les fils dans tous les sens derrière l'armoire et laissons un peu de mou pour faciliter la maintenance.

CONCERNANT LES FILS DE TERRE.

La cabine doit être reliée à la terre par le fil vert et jaune qui passe également dans le pendentif. Il est souhaitable de faire passer un fil de terre par pendentif.

CONCERNANT LES FILS NON UTILISES.

Les autres fils restés libres doivent impérativement être reliés à la terre **DU COTE DE L'ARMOIRE** et non des deux pour plus d'efficacité constatée par expérience.

FACILITES CONCERNANT LE MONTAGE DES COMPOSANTS.

UN GRAND NOMBRE DE NOS CLIENTS PRENANT CES PRECAUTIONS, NOUS ONT DEMANDE DE REALISER UN PETIT CIRCUIT IMPRIME POUVANT SUPPORTER LES RESEAUX CONDENSATEUR-RESISTANCE SERIE AINSI QUE LES GEMOVS. CE CIRCUIT DONT LE BUT EST DE SIMPLIFIER LE MONTAGE DES COMPOSANTS EST DISPONIBLE CHEZ AUTINOR SOUS LA REFERENCE " P 253 " .

LE RESEAU: RESISTANCE (220Ω) montée en série avec un CONDENSATEUR (0,33µF, 400VOLTS) est également disponible chez AUTINOR sous la référence " P213 ".

7) LA MISE EN BATTERIE MULTIPLEX

Principe:

La batterie **MULTIPLEX** est constituée à partir de **SIMPLEX** reliés entre eux par le cordon prévu à cet effet (voir **page 155**).
On peut relier jusqu'à **4** appareils pour constituer une **QUADRUPLEX**.

En cas de **QUADRUPLEX**, un appareil " **MAITRE** " et trois " **ESCLAVES** " se désignent **AUTOMATIQUEMENT**.

Dans le cas où l'appareil " **MAITRE** " vient à être coupé, un nouveau " **MAITRE** " est désigné parmi les trois "**ESCLAVES** " pour constituer provisoirement une **TRIPLEX**: **1 MAITRE, 2 ESCLAVES**.

Lorsque l'appareil momentanément défaillant peut être remis en service, il ne retrouve pas forcément sont rôle de " **MAITRE** " qu'il avait au début (notion de **MAITRE Baladeur**).

Toutes les possibilités de la **A191** sont conservées lorsqu'on constitue une batterie (doubles services sélectifs **12** niveaux ETC.).

Vérification de la conformité des simplex destinés à être mis en batterie.

Les **SIMPLEX A191** doivent être **équipés** avec les composants nécessaires à la communication entre-eux.

Les **SIMPLEX A191** doivent être **programmés** en **EEROM** de façon adéquate et particulièrement les paramètres suivants:

MPLX: (**M**ulti**PLe**X ?) Adresse **02**, Bâtonnet **6**.
AUTINOR Indique que le **SIMPLEX** est destiné à être mis en Batterie **MULTIPLEX** en programmant à **1** le bâtonnet **6** à l'adresse **02**.

NUSPLX: (**NU**méro de Sim**PLeX** ?) Adresse **1D**.
AUTINOR Indique le numéro du **SIMPLEX**. Comme on peut aller jusqu'à 4 appareils, les seules valeurs programmables sont: **00**, **01**, **02** et **03**.

MASMPX: (**MAS**se en **M**ulti**PL**ex ?) Adresse **08**, Bâtonnet **2**.
Indique que le **SIMPLEX** " **ESCLAVE** " n'est pas sensible au défaut de masse en programment à **1** le bâtonnet **2** de l'adresse **08**. A ne programmer uniquement que si les communs des boutons (**COMB**) sont reliés ensemble.

NIVSUP: (**NIV**eau **SUP**érieur ?) Adresse **04**.
Indique le niveau le **plus élevé** desservi par le **SIMPLEX** et cela, par rapport à une référence.

NIVINF: (**NIV**eau **INF**érieur ?) Adresse **05**.
Indique le niveau le **plus bas** desservi par le **SIMPLEX** et cela, par rapport à une référence.

Il est indispensable d'indiquer les niveaux non desservis par chaque **SIMPLEX** en le précisant dans les " **MASQUES** ".

EXEMPLE DE PROGRAMMATION PAR SIMPLEX CONSTITUANT UN TRIPLEX.

LE NIVEAU 0 EST LE NIVEAU LE PLUS BAS DESSERVI PAR UN OU PLUSIEUR SIMPLEX. C'EST LA REFERENCE BASSE.

	SIMPLEX 00	SIMPLEX 01	SIMPLEX 02
NIVEAU 6	6	DESSERVI 6	6
NIVEAU 5	DESSERVI 5	DESSERVI 5	5
NIVEAU 4	DESSERVI 4	DESSERVI 4	DESSERVI 4
NIVEAU 3	DESSERVI 3	DESSERVI 3	3
NIVEAU 2	DESSERVI 2	DESSERVI 2	DESSERVI 2
NIVEAU 1	DESSERVI 1	DESSERVI 1	1
NIVEAU 0	DESSERVI 0	0	0
	NIVSUP: 05. NIVINF: 00.	NIVSUP: 06. NIVINF: 01.	NIVSUP: 04. NIVINF: 02.

Dans notre exemple, le **SIMPLEX 02** ne dessert pas le niveau **3**.
Il faudra donc interdire ce niveau en masquant l'envoi cabine et les appels paliers correspondants et particulièrement dans notre exemple.

en programmant à **0** le bâtonnet **3** de l'adresse **10**,
en programmant à **0** le bâtonnet **3** de l'adresse **13**,
en programmant à **0** le bâtonnet **3** de l'adresse **16**.

IL EST BIEN EVIDENT QUE TOUTES CES PROGRAMMATIONS ET VERIFICATIONS DE CONFORMITES SONT REALISEES EN USINE.

REMARQUE:

Dans le cas où on utilise la **bande** associée au **capteur 003**, l'altidute des niveaux **0** et **1** du Simplex **01** seront **à zéro**. De même, les altitudes des niveaux **0,1** et **2** du Simplex **2** seront **à zéro**.

RACCORDEMENT DES BOUTONS ET DES QUITTANCES.

- Il faut relier les **24R** de chaque armoire ensemble.

- Il faut relier les communs bouton (**COMB**) ensemble.

- Les boutons peuvent être reliés sur plusieurs armoires de telle sorte que si une d'entre-elles doit provisoirement être coupée, les appels soient quand même pris en compte.

- Il ne faut pas relier d'appels paliers sur les **SIMPLEX** ne desservant pas le niveau.

POSSIBILITE DE RACCORDEMENT CORRESPONDANT A L'EXEMPLE DE NOTRE TRIPLEX.

Au niveau **0**, seul le **SIMPLEX 00** dessert le niveau.
On pourra relier le bouton pour **MONTER** sur l'entrée **M0** du **SIMPLEX 00**.

Au niveau **1**, les **SIMPLEX 00** et **01** desservent le niveau.
On reliera le bouton pour **DESCENDRE** sur l'entrée **D1** du **SIMPLEX 00**.
On pourra relier le bouton pour **MONTER** sur l'entrée **M1** des **SIMPLEX 00** et **01**.

Au niveau **2**, les trois **SIMPLEX** desservent le niveau.
On pourra relier le bouton pour **DESCENDRE** sur l'entrée **D2** des **SIMPLEX 00** et **01**.
On pourra relier le bouton pour **MONTER** sur l'entrée **M2** des **SIMPLEX 00** et **01**et **02**.

Au niveau **3**, à nouveau seuls les **SIMPLEX 00** et **01** desservent le niveau.
On pourra relier le bouton pour **DESCENDRE** sur l'entrée **D3** des **SIMPLEX 00** et **01**.
On pourra relier le bouton pour **MONTER** sur l'entrée **M3** des **SIMPLEX 00** et **01**.

ETC . . . . . .

8) LES NIVEAUX RAPPROCHES.

Fonction:

La configuration de certains sites est telle que la distance entre deux niveaux consécutifs est trés réduite et impose par conséquence un déplacement de l'un à l'autre en petite vitesse.

La mise en service de cette fonction nécessite, par rapport à la base,une modification **MATERIELLE** ainsi qu'une **PROGRAMMATION** spécifique.

Au niveau du **MATERIEL**:

Il est impératif d'utiliser la **bande crantée** associée à son **capteur 003 et les aimants**.
Des informations détaillées vous sont données dans le chapitre **4) LES CARTES OPTIONS** et plus particulièrement à partir de la **page131** dans la rubrique **4.9 L'Interface Lecteur de Bande**.

ATTENTION !

Dans ce cas, le programme " B 191 " doit être utilisé.

Au niveau de la **PROGRAMMATION**:

Connaissant précisément les altitudes des différents niveaux (**POSNIVXX**) ainsi que la distance de ralentissement nécessaire (**ZONEPV**), la **A191** est capable, sans autres informations de décider un départ en petite vitesse si l'entre-niveau à parcourir l'impose.

Il est indispensable de donner les informations équivalentes à celles données par le capteur **P202** à savoir:

ZONEPV: (**ZONE** Petite **V**itesse) Adresse **75** et **74**.
ZONARM: (**ZON**e d'**AR**rêt **M**ontée) Adresse **76**.
ZONARD: (**ZON**e d'**AR**rêt **D**escente) Adresse **77**.
POSNIV00 à **POSNIV11**: (**POS**ition des **NIV**eaux **00** à **11**).

Ces adresses correspondent à l'utilisation du programme **12 Niveaux**.

On rappelle que la procédure pour programmer ces paramètres est expliquée en **4.9 L'Interface lecteur de Bande** à partir de la **page 131**.

9) L'OUVERTURE AVANT ARRET.

Fonction:

La fonction " Ouverture Avant Arrêt " a pour but d'augmenter le trafic en démarrant l'ouverture des portes avant que la cabine soit totalement arrêtée.

9.1 CAS OU LA A191 EST UTILISEE AVEC LE CAPTEUR P202.

La mise en service de cette fonction nécessite, par rapport à la base, un additif **MATERIEL** et une **PROGRAMMATION** spécifique.

Au niveau du **MATERIEL**:

Il est impératif de monter le dispositif de shuntage de la chaine de sécurité au niveau de la zone d'ouverture des portes (**N66** + **P01** + **contacteur**). Des informations détaillées vous sont données dans le chapitre **4) LES CARTES OPTIONS** et plus particulièrement à partir de la **page 149** dans la rubrique **4.11 Le Dispositif de Shuntage de la chaine de sécurité dans la Zone des Portes.**

Au niveau de la **PROGRAMMATION**:
AUTINOR aura programmé les paramètres:

OUAVAR: (**OU**verture **AV**ant **AR**rêt) Adresse **63**, Bâtonnet **1**.
indique que la **A191** est destinée à piloter un système d'ouverture avant arrêt en programmant à **1** le bâtonnet **1** à l'adresse **63**.

OUAVP01: (**OU**verture **AV**ant arrêt de la **P0**rte **1**).
Bâtonnet **3** des adresses **48** pour le niveau **00**,
49 pour le niveau **01**,
- - - - - - - - - - - - ,
5F pour le niveau **23**.

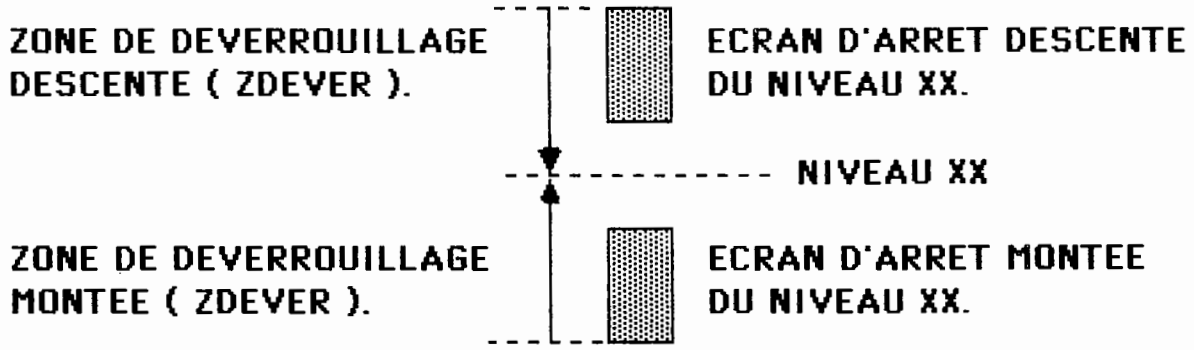
OUAVP02: (**OU**verture **AV**ant arrêt de la **P0**rte **2**).
Bâtonnet **3** des adresses **68** pour le niveau **00**,
69 pour le niveau **01**,
- - - - - - - - - - - - ,
7F pour le niveau **23**.

indique que l'on souhaite voir la **A191** effectuer une ouverture avant arrêt au niveau correspondant en programmant à **1** le bâtonnet **3** des adresses associées aux niveaux desservis.

Remarque: Il est possible d'empêcher l'ouverture avant arrêt à certains niveaux (pour une raison où pour une autre !) en mettant à **0** le bâtonnet **3** du niveau et du service correspondant.

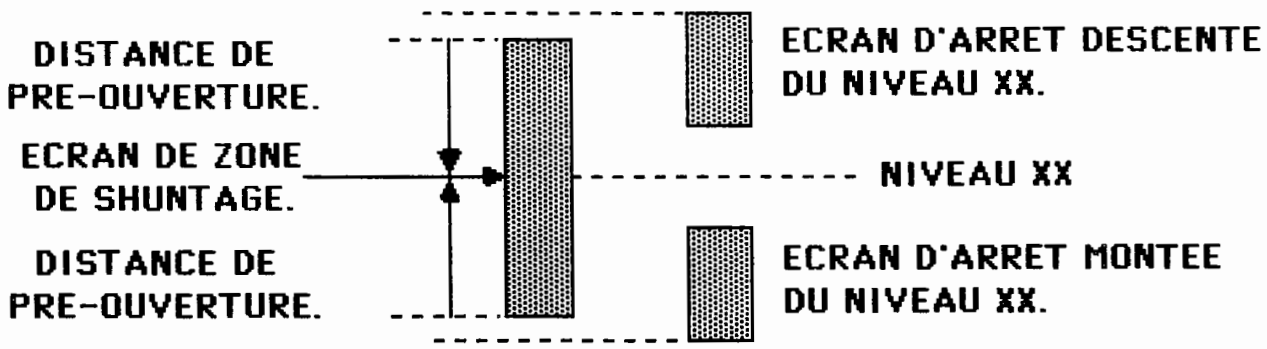
RAPPEL:

Avec l'utilisation du capteur **P202** associé aux **écrans** en **gaines**, la zone de déverrouillage est définie comme indiqué sur le dessin ci-dessous:


ZONE DE DEVERROUILLAGE DESCENTE (ZDEVER).
ECRAN D'ARRET DESCENTE DU NIVEAU XX.
NIVEAU XX
ZONE DE DEVERROUILLAGE MONTEE (ZDEVER).
ECRAN D'ARRET MONTEE DU NIVEAU XX.

La zone de déverrouillage globale est la somme des zones de déverrouillage Montée et Descente (2 fois ZDEVER).

L'utilisation du dispositif de shuntage de la chaine de sécurité au niveau des portes nécessite **un écran de zone de shuntage** lu par le capteur **P01** de dimension **inférieure ou égale** à la zone décrite plus haut.


DISTANCE DE PRE-OUVERTURE.
ECRAN DE ZONE DE SHUNTAGE.
DISTANCE DE PRE-OUVERTURE.
ECRAN D'ARRET DESCENTE DU NIVEAU XX.
NIVEAU XX
ECRAN D'ARRET MONTEE DU NIVEAU XX.

C'est celui-ci qui détermine donc la distance à partir de laquelle la " pré-ouverture " débutera.

Si les écrans sont parfaitement centrés par rapport au niveau, la distance à laquelle débute l'ouverture est équivalente à la taille de cet écran divisée par **2**.

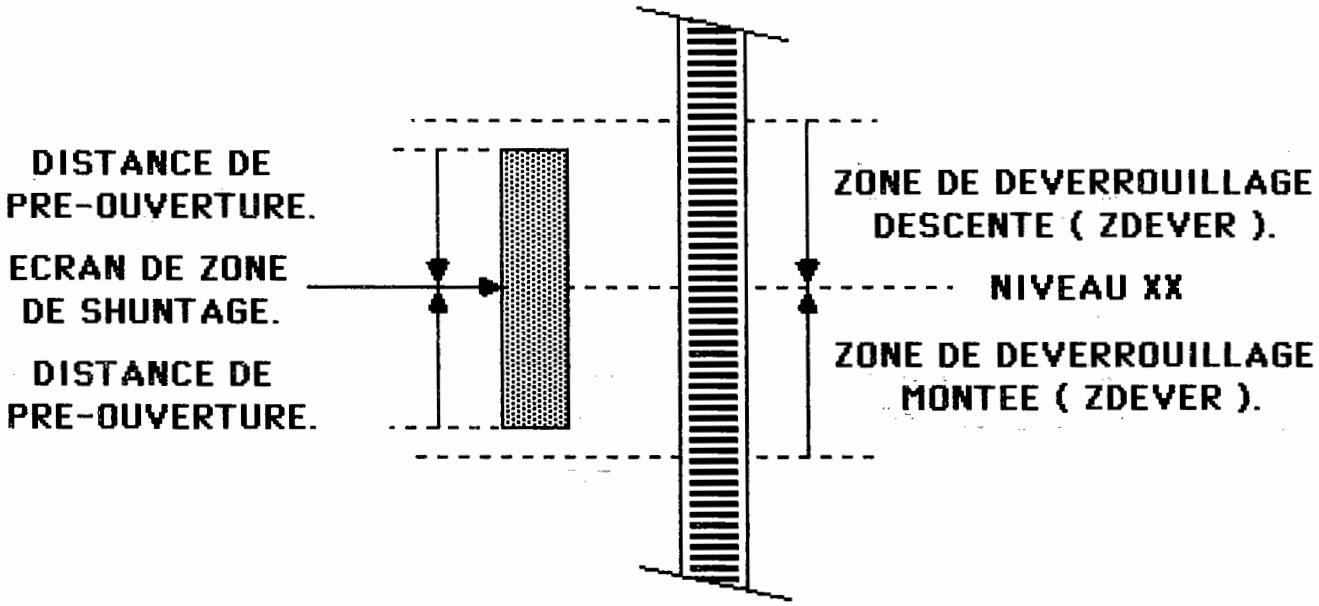
9.2 CAS OU LA A191 EST UTILISEE AVEC LE CAPTEUR 003 ET LA BANDE CRANTEE.

ATTENTION !

Dans ce cas, le programme " B 191 " doit être utilisé.

Des informations détaillées vous sont données dans le chapitre **4) LES CARTES OPTIONS** et plus particulièrement à partir de la **page131** dans la rubrique **4.9 L'Interface Lecteur de Bande**.

Le capteur **003**, associé à la bande perforée, remplace le capteur **P202** associé aux écrans.


DISTANCE DE PRE-OUVERTURE.
ECRAN DE ZONE DE SHUNTAGE.
DISTANCE DE PRE-OUVERTURE.
ZONE DE DEVERROUILLAGE DESCENTE (ZDEVER).
NIVEAU XX
ZONE DE DEVERROUILLAGE MONTEE (ZDEVER).

Parmi les paramètres nécessaires à l'utilisation de la bande et du capteur **003**, on aura pris soins de programmer particulièrement:

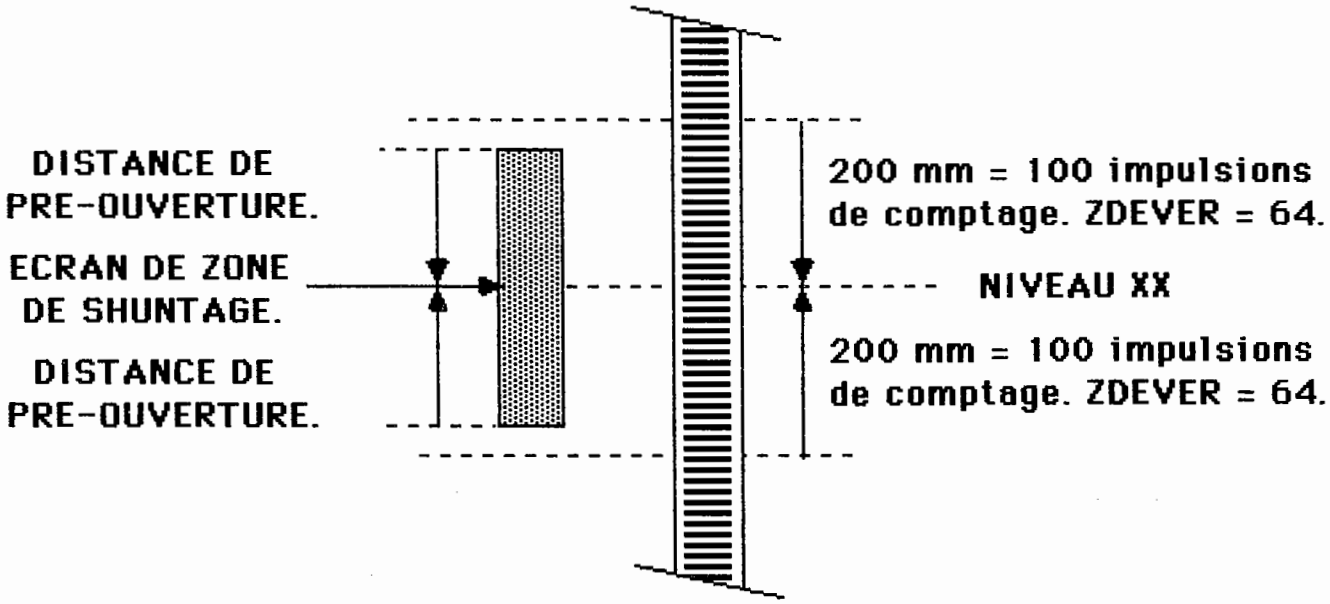
ZDEVER: (Zone de **DEVER**rouillage) Adresse **78**.

A cette adresse, on programme le nombre d'impulsions de comptage correspondant à la zone de déverrouillage pour Monter ou pour Descendre.

On rappelle qu'une impulsion de comptage correspond à environ **2** millimètres.

EXEMPLE:

Si on souhaite avoir une zone de déverrouillage pour Monter ou pour Descendre de **20** centimètres = **200** millimètres = **100** impulsions de comptage, on programmera, en s'aidant de la table de conversion Décimal - Héxadécimal page **178**, la valeur **64** Héxadécimal à l'adresse **78**.


DISTANCE DE PRE-OUVERTURE.
ECRAN DE ZONE DE SHUNTAGE.
DISTANCE DE PRE-OUVERTURE.
200 mm = 100 impulsions de comptage. ZDEVER = 64.
NIVEAU XX
200 mm = 100 impulsions de comptage. ZDEVER = 64.

L'ouverture avant arrêt ne commencera toutefois que lorsque le capteur P01 entrera dans l'écran de zone de shuntage de la chaine de sécurité.

10) L'ISONIVELAGE PORTES FERMEES.

Fonction:

La fonction " ISONIVELAGE " consiste à remettre la cabine à niveau lorsque celle-ci s'en écarte pour une raison ou pour une autre.

La mise en service de cette fonction nécessite, par rapport à la base,une modification **MATERIELLE** ainsi qu'une **PROGRAMMATION** spécifique.

Au niveau du **MATERIEL**:

Il est impératif d'utiliser la **bande crantée** associée à son **capteur 003 avec les aimants**.

ATTENTION !

Dans ce cas, le programme " B 191 " doit être utilisé.

Des informations détaillées vous sont données dans le chapitre **4) LES CARTES OPTIONS** et plus particulièrement à partir de la **page131** dans la rubrique **4.9 L'Interface Lecteur de Bande**.

Au niveau de la **PROGRAMMATION**:

En plus des paramètres nécessaires à l'utilisation de la bande crantée, **AUTINOR** aura programmé les paramètres:

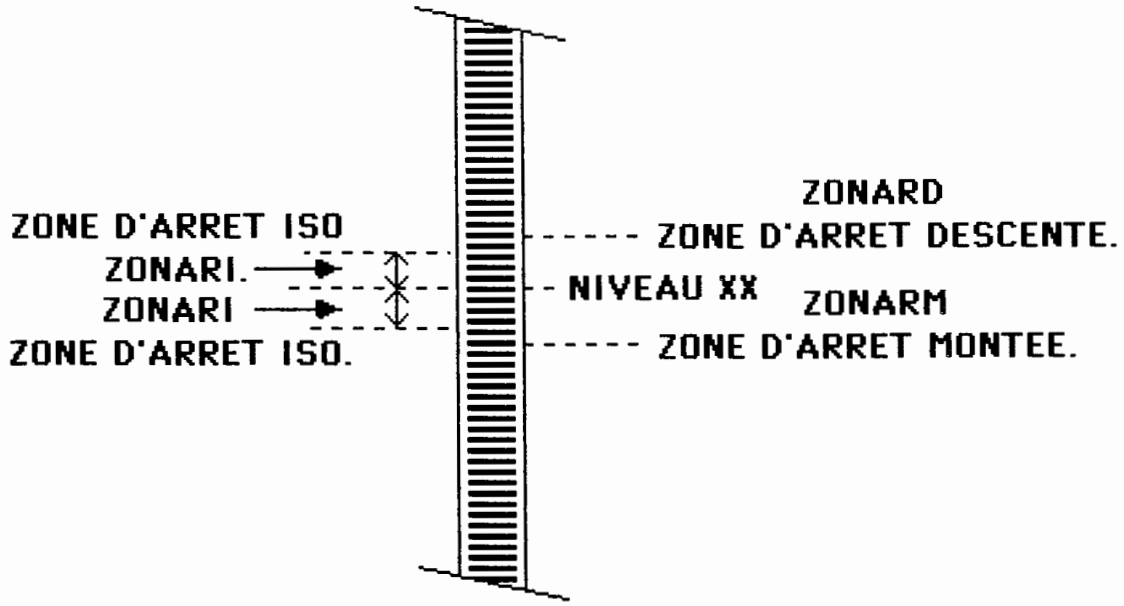
ISO: (**ISO**nivelage) Adresse **63**, Bâtonner **5**.
Indique que la **A191** est destinée à gérer la fonction "**Isonivelage**" en programmant à **1** le bâtonner **5** à l'adresse **63**.

IPF: (**I**sonivelage **P**ortes **F**ermées) Adresse **08**, bâtonner **1**.
Précise que la **A191** est destinée à gérer la fonction Isonivelage Portes **Fermées** seulement, en programmant à **1** le bâtonner **1** à l'adresse **08**.

ZONARI: (**ZON**e d'**AR**rêt **I**sonivelage) Adresse **7B**.
Indique, en nombre d'impulsions de comptage exprimé en héxadécimal, la distance du niveau à partir de laquelle la **A191** doit faire son mouvement d'isonivelage.

BNDISO: (**BoND** d'**ISO**nivelage) Adresse **1C**.
Indique, en nombre d'impulsions de comptage exprimé en héxadécimal, la distance que peut parcourir la cabine en un seul mouvement d'isonivelage.
Il se peut que la cabine ait plusieurs " bonds " à faire pour atteindre la zone d'arrêt d'isonivelage définie plus haut.

Les adresses indiquées correspondent à l'utilisation du programme **12 Niveaux**.



Remarque:

La zone d'arrêt isonivelage est la même de part et d'autre du niveau.

TPISO: (**TemPorisation** d'**ISO**nivelage) Adresse **19**.
Indique en secondes, la temps maximum que peut durer le mouvement d'isonivelage.

DEFAUTS EVENTUELS.

La **A191** surveille si le dispositif d'isonivelage n'est pas en train de " **Pomper** " c'est-à-dire que que la cabine n'arrive pas à se stabiliser dans la zone d'arrêt d'isonivelage.
Si la **A191** compte trois mouvements de " **Pompage** " en suivant et au même niveau, elle stoppe alors le mouvement et affiche le code **58** du défaut " **Plus de 3 pompages ISO au même niveau** "
Ce défaut ne met pas l'appareil en panne.

La **A191** surveille si le mouvement d'isonivelage ne dure pas plus longtemps que la durée autorisée dans le paramètre " **TPISO** " à l'adresse **19**.
Si c'est le cas, la **A191** affiche le code **59** du défaut " **Dépassement de la tempo petite vitesse en isonivelage** ".

11) L'ISONIVELAGE PORTES OUVERTES.

Fonction:

La fonction " ISONIVELAGE " consiste à remettre la cabine à niveau lorsque celle-ci s'en écarte pour une raison ou pour une autre.

La mise en service de cette fonction nécessite, par rapport à la base,une modification **MATERIELLE** ainsi qu'une **PROGRAMMATION** spécifique.

Au niveau du **MATERIEL**:

Il est impératif d'utiliser la **bande crantée** associée à son **capteur 003 avec les aimants**.

ATTENTION !

Dans ce cas, le programme " B 191 " doit être utilisé.

Des informations détaillées vous sont données dans le chapitre **4) LES CARTES OPTIONS** et plus particulièrement à partir de la **page131** dans la rubrique **4.9 L'Interface Lecteur de Bande**.

Il est également impératif de monter le dispositif de shuntage de la chaine de sécurité au niveau de la zone d'ouverture des portes (**N66 + P01 + contacteur**).
Des informations détaillées vous sont données dans le chapitre **4) LES CARTES OPTIONS** et plus particulièrement à partir de la **page 149** dans la rubrique **4.11 Le Dispositif de Shuntage de la chaine de sécurité dans la Zone des Portes.**

Au niveau de la **PROGRAMMATION**:

En plus des paramètres nécessaires à l'utilisation de la bande crantée, **AUTINOR** aura programmé les paramètres:

ISO: (**ISO**nivelage) Adresse **63**, Bâtonner **5**.
Indique que la **A191** est destinée à gérer la fonction "**Isonivelage**" en programmant à **1** le bâtonner **5** à l'adresse **63**.

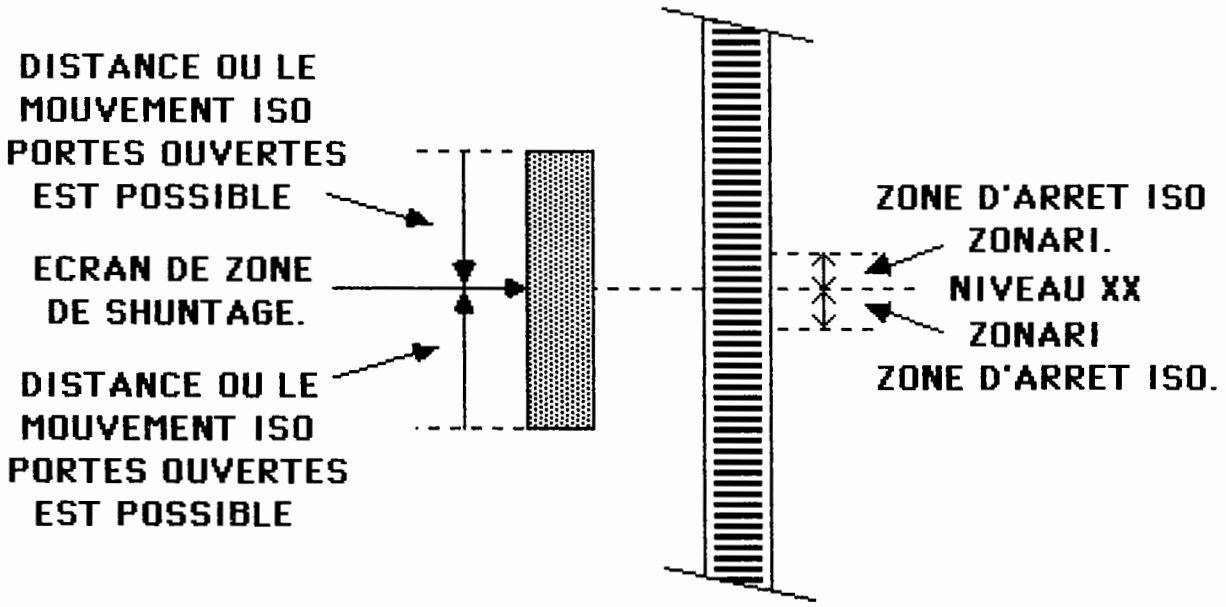
IPO: (Isonivelage **P**ortes **O**uverte) Adresse **08**, bâtonner **0**.
Précise que la **A191** est destinée à gérer la fonction Isonivelage Portes **Ouvertes**, en programmant à**1** le bâtonner **0** à l'adresse **08**.

ZONARI: (**ZON**e d'**AR**rêt **I**sonivelage) Adresse **7B**.
Indique, en nombre d'impulsions de comptage exprimé en héxadécimal, la distance du niveau à partir de laquelle la **A191** doit faire son mouvement d'isonivelage.

BNDISO: (**BoND** d'**ISO**nivelage) Adresse **1C**.
Indique, en nombre d'impulsions de comptage exprimé en héxadécimal, la distance que peut parcourir la cabine en un seul mouvement d'isonivelage.

Il se peut que la cabine ait plusieurs " **bonds** " à faire pour atteindre la zone d'arrêt d'isonivelage définie plus haut.

Les adresses indiquées correspondent à l'utilisation du programme **12 Niveaux**.


DISTANCE OU LE MOUVEMENT ISO PORTES OUVERTES EST POSSIBLE
ECRAN DE ZONE DE SHUNTAGE.
DISTANCE OU LE MOUVEMENT ISO PORTES OUVERTES EST POSSIBLE
ZONE D'ARRET ISO ZONARI.
NIVEAU XX
ZONARI
ZONE D'ARRET ISO.

Remarque:

La zone d'arrêt isonivelage est la même de part et d'autre du niveau.
TPISO: (TemPorisation d'**ISO**nivelage) Adresse **19**.
Indique en secondes, la temps maximum que peut durer le mouvement d'isonivelage.

DEFAUTS EVENTUELS.

La **A191** surveille si la cabine ne sort pas de la zone de shuntage en mouvement d'isonivelage.
Si c'est le cas, la **A191** affiche le code **57** du défaut " **Depassement de la zone ISO en ISO** ".

La **A191** surveille si le dispositif d'isonivelage n'est pas en train de " **Pomper** " c'est-à-dire que que la cabine n'arrive pas à se stabiliser dans la zone d'arrêt d'isonivelage.

Si la **A191** compte trois mouvements de " **Pompage** " en suivant et au même niveau, elle stoppe alors le mouvement et affiche le code **58** du défaut " **Plus de 3 pompages ISO au même niveau** "
Ce défaut ne met pas l'appareil en panne.

La **A191** surveille si le mouvement d'isonivelage ne dure pas plus longtemps que la durée autorisée dans le paramètre " **TPISO** " à l'adresse **19**.
Si c'est le cas, la **A191** affiche le code **59** du défaut " **Dépassement de la tempo petite vitesse en isonivelage** ".

12) RACCORDEMENT DES BOUTONS EN DOUBLE SERVICES SELECTIFS.

Principe:

La notion même de double services sélectifs impose de pouvoir faire un envoi cabine à tel niveau et d'ouvrir la face **1** ou **2**.
Ceci nécessite deux boites à boutons cabines, une pour chaque face.

Dans le même esprit pour les appels paliers, il faut pouvoir raccorder les appels de la face **1** et de la face **2** pour un même niveau.

Dans le cas où la A191 est destinée à gérer deux services sélectivement, une carte N11 ne s'occupe plus que de 4 niveaux (au lieu de 8).

Concernant les envois Cabines de la carte **N11** position **0**.

Les entrées C0 à C3 correspondent aux envois pour les niveaux 0 à 3 de la face 1.
Les entrées C4 à C7 correspondent aux envois pour les niveaux 0 à 3 de la face 2.

Concernant les envois Cabines de la carte **N11** position **1**.

Les entrées C0 à C3 correspondent aux envois pour les niveaux 4 à 7 de la face 1.
Les entrées C4 à C7 correspondent aux envois pour les niveaux 4 à 7 de la face 2.

Concernant les envois Cabines de la carte **N11** position **2**.

Les entrées C0 à C3 correspondent aux envois pour les niveaux 8 à 11 de la face 1.
Les entrées C4 à C7 correspondent aux envois pour les niveaux 8 à 11 de la face 2.

LE PRINCIPE EST LE MEME POUR LES APPELS PALIERS POUR MONTER ET POUR DESCENDRE.

VOIR PAGES SUIVANTES LES TABLEAUX RECAPITULATIFS.

CONCERNANT LES ENVOIS CABINES.

CARTE ETAGE N11/0

PORTE 1	C0	NIVEAU 00	C4	PORTE 2
PORTE 1	C1	NIVEAU 01	C5	PORTE 2
PORTE 1	C2	NIVEAU 02	C6	PORTE 2
PORTE 1	C3	NIVEAU 03	C7	PORTE 2

CARTE ETAGE N11/1

PORTE 1	C0	NIVEAU 04	C4	PORTE 2
PORTE 1	C1	NIVEAU 05	C5	PORTE 2
PORTE 1	C2	NIVEAU 06	C6	PORTE 2
PORTE 1	C3	NIVEAU 07	C7	PORTE 2

CARTE ETAGE N11/2

PORTE 1	C0	NIVEAU 08	C4	PORTE 2
PORTE 1	C1	NIVEAU 09	C5	PORTE 2
PORTE 1	C2	NIVEAU 10	C6	PORTE 2
PORTE 1	C3	NIVEAU 11	C7	PORTE 2

CONCERNANT LES APPELS PALIERS POUR DESCENDRE.

CARTE ETAGE N11/0

PORTE 1	M0	NIVEAU 00	D4	PORTE 2
PORTE 1	D1	NIVEAU 01	D5	PORTE 2
PORTE 1	D2	NIVEAU 02	D6	PORTE 2
PORTE 1	D3	NIVEAU 03	D7	PORTE 2

CARTE ETAGE N11/1

PORTE 1	M0	NIVEAU 04	D4	PORTE 2
PORTE 1	D1	NIVEAU 05	D5	PORTE 2
PORTE 1	D2	NIVEAU 06	D6	PORTE 2
PORTE 1	D3	NIVEAU 07	D7	PORTE 2

CARTE ETAGE N11/2

PORTE 1	M0	NIVEAU 08	D4	PORTE 2
PORTE 1	D1	NIVEAU 09	D5	PORTE 2
PORTE 1	D2	NIVEAU 10	D6	PORTE 2
PORTE 1	D3	NIVEAU 11	D7	PORTE 2

CONCERNANT LES APPELS PALIERS POUR MONTER.

CARTE ETAGE N11/0

PORTE 1		NIVEAU 00	M4	PORTE 2
PORTE 1	M1	NIVEAU 01	M5	PORTE 2
PORTE 1	M2	NIVEAU 02	M6	PORTE 2
PORTE 1	M3	NIVEAU 03	M7	PORTE 2

CARTE ETAGE N11/1

PORTE 1		NIVEAU 04	M4	PORTE 2
PORTE 1	M1	NIVEAU 05	M5	PORTE 2
PORTE 1	M2	NIVEAU 06	M6	PORTE 2
PORTE 1	M3	NIVEAU 07	M7	PORTE 2

CARTE ETAGE N11/2

PORTE 1		NIVEAU 08	M4	PORTE 2
PORTE 1	M1	NIVEAU 09	M5	PORTE 2
PORTE 1	M2	NIVEAU 10	M6	PORTE 2
PORTE 1	M3	NIVEAU 11	M7	PORTE 2

S'il n'existe pas de porte à certain niveaux, il n'y a évidemment rien à raccorder sur l'entrée correspondante ! ! !

13) AVANT D'APPELER L'ASSISTANCE TECHNIQUE ! ! !